VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 203)
z dnia 20 listopada 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 203)

20 listopada 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dotyczącej stwierdzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowości w realizacji budowy bramownic na drogach publicznych w ramach systemu viaTOLL.”,

– Informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o przygotowaniu i przeprowadzeniu przetargu na dostawę i montaż obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie radarów PSR/MSSR, zorganizowanego przez Państwową Agencję Żeglugi Powietrznej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Piotr Ołowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Stanisław Jarosz** dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Paweł Ziemski** zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego, **Artur Czapiewski** dyrektor Biura Spraw Wewnętrznych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Lech Witecki** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Maciej Rodak** pełnomocnik Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Wilk** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Marek Żuk** przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego w Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze”, **Cezary Wieński** przewodniczący Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, **Adrian Furgalski** członek zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych „TOR”, **Marek Cywiński** dyrektor generalny Kapsch Telematic Services wraz ze współpracownikami oraz **Henryk Stabla** prezes zarządu Przedsiębiorstwo Kompletacji i Montażu Systemów Automatyki „CARBOAUTOMATYKA”S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry, proszę o zajmowanie miejsc i wyciszenie rozmów.

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam państwa posłów, witam sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, pana Zbigniewa Rynasiewicza wraz z zespołem współpracowników. Witam przedstawicieli Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz firmy Kapsch.

Porządek dzisiejszego posiedzenia państwo posłowie otrzymaliście. Zawiera on dwie części. Pierwszy punkt porządku to rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

– wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dotyczącej stwierdzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowości w realizacji budowy bramownic na drogach publicznych w ramach systemu viaTOLL.”.

Przepraszam, witam także przedstawiciela NIK.

W drugiej części jest informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o przygotowaniu i przeprowadzeniu przetargu na dostawę i montaż obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie radarów PSR/MSSR, zorganizowanego przez Państwową Agencję Żeglugi Powietrznej.

Wysoka Komisjo, otóż Klub Parlamentarny PiS zwrócił się do pani marszałek z wnioskiem o zorganizowanie debaty na posiedzeniu plenarnym Sejmu na temat „Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej dotyczącej stwierdzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli nieprawidłowości w realizacji budowy bramownic na drogach publicznych w ramach systemu viaTOLL.”. Pani marszałek w następstwie tego wniosku sformułowała z kolei wniosek do Komisji Infrastruktury o wyrażenie opinii – pozytywnej lub negatywnej, którą (po uzyskaniu informacji na ten temat) wyda Komisja, dotyczącej ewentualnej debaty w sali plenarnej.

Mam nadzieję, że w następstwie dzisiejszego posiedzenia, informacji i przeprowadzonej debaty, Komisja wypracuje taką opinię i przedłoży pani marszałek.

W drugiej części informacja na temat przygotowania i przeprowadzenia przetargu na dostawę i montaż obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie radarów, zorganizowanego przez PAŻP. Ten punkt został dzisiaj umieszczony w porządku w następstwie wniosków wiceprzewodniczących Komisji Infrastruktury, panów posłów – Andrzeja Adamczyka i Krzysztofa Tchórzewskiego. Komisja zajmie się tą tematyką w drugiej części posiedzenia.

Teraz w zasadzie mam pytanie, czy są uwagi do proponowanego porządku?

Nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że Komisja Infrastruktury zaakceptowała porządek.

Przystępujemy teraz do jego realizacji. O krótką wypowiedź, przed złożeniem informacji przez pana ministra, prosił pan przewodniczący Andrzej Adamczyk.

Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Otóż, ważyliśmy w Klubie Parlamentarnym Prawa i Sprawiedliwości, czy w związku z tym, że raport Najwyższej Izby Kontroli na temat wdrażania krajowego systemu poboru opłat drogowych był bardzo negatywny wobec całego procesu instalacji systemu i jego funkcjonowania, skoncentrować się tylko i wyłącznie na debacie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, czy też wnosić również o debatę na forum Izby.

Doszliśmy do wniosku, że debata na posiedzeniu plenarnym byłaby bardzo właściwa, wręcz niezbędna, wobec oczekiwać wielu posłów niebędących członkami Komisji Infrastruktury.

Dlatego też apeluję do wszystkich państwa, że pomimo tego, iż dzisiaj mamy nadzieję na szczegółowe omówienie problemu opisanego w raporcie NIK, abyśmy dali szansę innym posłom bezpośredniego udziału w debacie na posiedzeniu plenarnym – mamy nadzieję, że na przyszłym posiedzeniu Sejmu. Jakkolwiek debata, którą planujemy na forum Wysokiej Izby i co której mamy nadzieję na pozytywną opinię Komisji do wniosku Klubu Parlamentarnego Prawa i Sprawiedliwości, nie zwalnia nas z obowiązku szczegółowego przeanalizowania raportu Najwyższej Izby Kontroli, o co również wnosiliśmy osobnym pismem.

Ponadto, korzystając z okazji prosiliśmy(i dziękuję panu przewodniczącemu za uwzględnienie tej prośby) o informację ministra na temat nieprawidłowości, o których donosił przekaz medialny, w organizacji przetargu na dostawę i montaż radarów obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie.

Także na tym etapie apeluję do państwa i proszę, abyśmy mogli przenieść debatę na temat wniosków określonych w raporcie NIK, dotyczącym wdrażania krajowego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL do Wysokiej Izby.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Na sali mamy także reprezentację strony społecznej – przewoźników. Widzę w szczególności – może kogoś nie rozpoznaję, ale na pewno przedstawicieli Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, tak że serdecznie witam.

Bardzo proszę, panie ministrze, o złożenie informacji.

Oczywiście, jeżeli pan minister uzna, delegując kolejno zabieranie głosu.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Chciałbym – po pierwsze – stwierdzić, że jeżeli chodzi o wdrażanie krajowego systemu poboru opłat drogowych to NIK, który badał tę kwestię ocenił pozytywnie cały proces, mimo – oczywiście – pewnych niedoskonałości, które zostały dosyć mocno uwypuklone w przekazie medialnym.

Nie wiem, czy pan przewodniczący zakłada wystąpienie przedstawiciela NIK na dzisiejszym posiedzeniu, który sprecyzowałby te zarzuty i ich moc, o czym mówił pan przewodniczący Adamczyk.

Jeżeli chodzi o próbę odpowiedzi na wszystkie kwestie, które nurtują panie i panów posłów to z naszej strony proponowałbym, w pierwszej kolejności, odniesienie się do tego pana ministra Ziemskiego, który wskaże na działania podejmowane przez Główny Urząd Nadzoru Budowlanego.

Pani dyrektor Jaworska przedstawiłaby całość sprawy z punktu widzenia GDDKiA i, oczywiście, jeżeli pan przewodniczący by pozwolił, poprosilibyśmy również przedstawiciela firmy Kapsch, jak również producenta, który jest na sali, aby on także mógł się bezpośrednio odnieść do protokołu NIK, jak również do tego wszystkiego, co stało się przekazem medialnym i zaczęło funkcjonować – naszym zdaniem – niekoniecznie słusznie, jako faktyczna sytuacja, która tak naprawdę nie miała miejsca.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, oczywiście, udzielając panu głosu proponowałem, aby delegował pan do złożenia wyjaśnień ze strony resortu poszczególne osoby, abyśmy uzyskali pełną informację.

Oczywiście, przewiduję i poproszę o wypowiedź także przedstawiciela NIK i firmy Kapsch.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

My na temat spraw związanych z viaTOLL wielokrotnie wypowiadaliśmy się przed Komisją, łącznie z projektem, który został przedstawiony państwu z naszą pozytywną rekomendacją. Jest to, oczywiście, projekt poselski i tam pewne kwestie poruszone w raporcie NIK są usunięte. Projekt ten rozwiązuje pewne problemy…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, bardzo proszę o wyciszenie rozmów. Pozwólmy złożyć tę informację.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Trzeba też wyraźnie powiedzieć, że są wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego, które nie kwestionują dotychczasowej procedury. Chodzi tu szczególnie o kary, o których wielokrotnie też państwo mówiliście. Jeżeli pan przewodniczący się zgodzi to oddałbym głos panu ministrowi Ziemskiemu.

Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego Paweł Ziemski:

Dziękuję.

Wysoka Komisjo, chciałem w imieniu głównego inspektora nadzoru budowlanego (jako, że nie mógł osobiście uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu) przedstawić informację o tym, jakie w ogóle działania podejmował w tym obszarze nadzór budowlany. Były to działania prowadzone dwutorowo z tego względu, że w kompetencji nadzoru budowlanego są dwie ustawy. Ustawa o wyrobach budowlanych, na podstawie to której Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego oraz wojewódzcy inspektorzy nadzoru budowlanego są organami wyspecjalizowanymi w zakresie nadzoru rynku wyrobów budowlanych oraz, jako nadzór budowlany, z ustawy – Prawo budowlane, czuwamy nad bezpieczeństwem istnienia i użytkowania obiektów budowlanych.

Historia wyrobów budowlanych, czyli stali z której wykonane zostały bramownice rozpoczęła się dla nadzoru budowlanego w 2012 r…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Panie ministrze, proszę bliżej do mikrofonu, bo nie słyszymy.

Dziękuję.

Zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego Paweł Ziemski:

Bardzo proszę.

Po informacji, która wpłynęła do GUNB z Niemieckiego Instytutu Techniki Budowlanej, dotyczącej pewnych partii stali mających zakwestionowane przez stronę niemiecką dokumenty, które powinny być przekazywane w obrocie wraz z wyrobem, działania podjęte przez nadzór budowlany ujawniły dwa miejscach, w których te wyroby znalazły się na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. W jednym miejscu wyroby zostały zastosowane w innych celach niż cele budowlane i nie miały przeznaczenia w obrębie budownictwa, w związku z tym sprawa zeszła na bok. Drugim punktem była firma, która przekazała stal do przedsiębiorstwa, które przyjęło zlecenie na wykonanie bramownic. Wojewódzcy inspektorzy nadzoru budowlanego, którzy zostali zobligowani do ustalenia, w ilu miejscach została ona zastosowana stwierdzili, że wykonano dziewięćdziesiąt bramownic ze stali, która była wskazana przez Niemiecki Instytut Techniki Budowlanej. Podjęli oni działania w celu ustalenia bezpieczeństwa tychże urządzeń znajdujących się w obszarze obiektów budowlanych, jakimi są drogi publiczne.

Do dzisiaj zakończone zostały badania zlecone przez zarządcę drogi na polecenie wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego w Małopolsce. Przedstawione zostały ekspertyzy ośmiu bramownic i wykazują one, że urządzenia nie stwarzają żadnego zagrożenia dla użytkowników dróg. Pozostałe bramownice, które też są obecnie poddawane badaniu, po wstępnych oględzinach wykonanych przez inspektorów nadzoru budowlanego nie wykazują, jak mówię – bez głębszej ekspertyzy, żadnych znamion zagrożenia dla użytkowników dróg. Natomiast mniej więcej za miesiąc do półtora powinny być gotowe ekspertyzy pozostałych bramownic, które zostały wykonane z zakwestionowanej stali.

Taki mamy na dzisiaj stan wiedzy, jeśli chodzi o obszar działania nadzoru budowlanego w zakresie bezpieczeństwa obiektów budowlanych, ich użytkowania oraz urządzeń, które znajdują się na tych obiektach.

W związku z tym możemy powiedzieć, że na podstawie dotychczas uzyskanych ustaleń ze strony bramownic nie ma zagrożenia dla użytkowników dróg publicznych – czyli obiekty, jakimi są drogi publiczne pod tym względem nie są w żaden sposób niebezpieczne. Nie zostało to stwierdzone, wręcz przeciwnie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, kto teraz, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Poproszę dyrektor Jaworską.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pani dyrektor Jaworska.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Magdalena Jaworska:

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie wobec tego zacząć od wątku kształtowników i stali. Oczywiście, potwierdzam to, co przed chwilą powiedział pan minister, że ekspertyza została zlecona i wykonana zgodnie z zakresem określonym przez wojewódzki inspektorat nadzoru budowlanego w Małopolsce. Chciałam dodać tylko jedną rzecz tytułem uzupełnienia a nawet zacytować z tej ekspertyzy – została ona wykonana przez Akademię Górniczo-Hutniczą, Katedrę Metaloznawstwa i Metalurgii Proszków.

Oprócz tego, co pan minister już powiedział *à propos* bezpieczeństwa to, pozwolę sobie, zacytować akapit na temat Niemieckiego Instytutu Techniki Budowlanej. „Do pisma z Niemieckiego Instytutu Techniki Budowlanej dołączone jest sprawozdanie z badań wykonanych przez niemiecki ośrodek badawczy NPA-NPW, m.in. o kształtownikach zamkniętych 400x400x10 – inny wymiar niż kształtowniki sprzedane przez firmę Klöckner wykonawcy bramownic, firmie Carboautomatyka, zakupionych przez firmę Rodiek w Duisburgu, wprowadzonych na rynek Unii przez włoską firmę Aerostel”. Z przypisu wynika, że NPA-NPW badaniami objęła dziesięć różnego rodzaju rozmiarów kształtowników, jak widać nie było wśród nich sprowadzonych do Polski kształtowników 400x400x8.

Stąd, tylko tytułem uzupełniania (ponieważ wiemy to tak naprawdę od kilku chwil, bo jest to badanie, które dopiero co zostało wykonane), oprócz bezwzględnego potwierdzenia, że bramownice są bezpieczne i tak naprawdę wielokrotnie przewyższają wszystkie oczekiwania w stosunku do nich, chciałam również powiedzieć (na podstawie tego, co potwierdziła nam AGH), że materiały zakwestionowane i przebadane przez Niemiecki Instytut Techniki Budowlanej nie zostały zastosowane w bramownicach, o których jest mowa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, poprosiłbym przedstawicieli firmy Kapsch.

Pan prezes Cywiński, tak? Proszę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Proszę o przedstawienie się do mikrofonu.

Dyrektor generalny Kapsch Telematic Services Marek Cywiński:

Marek Cywiński, dyrektor zarządzający Kapsch Telematic Services, operatora systemu viaTOLL.

Może nie chciałbym zanudzać, ale króciutko przedstawiłbym wszystkie działania, jakie zostały podjęte, w tym również jednoznaczne wnioski, jakie nasuwają się na skutek wszechstronnych analiz.

Po pierwsze – w chwili, w której ponad rok dostaliśmy informację o tym, że istnieją wątpliwości co do certyfikatów kształtowników, które mogły być zastosowane na bramownice, zażądaliśmy wyjaśnień od naszego wykonawcy a w konsekwencji od dostawcy – niemieckiej firmy Klöckner Stahl.

Chcę powiedzieć (bo być może szanowne panie i panowie posłowie nie wiedzą), że jest to firma, której obroty wynoszą 7,5 mld euro rocznie. To jedna z większych firm handlowych w Europie a jednym z warunków budowy systemu było zakupienie materiałów od wiarogodnych dostawców.

W związku z tym zarządaliśmy potwierdzenia wszystkich dokumentów przywozowych, eksportowych i certyfikatów. Uzyskaliśmy takie potwierdzenie od zarządu polskiej spółki-córki tej firmy. Nie jesteśmy w stanie ocenić, czy doszło do jakiegoś przestępstwa przeciwko dokumentom, bo takich kompetencji nie mamy, zresztą ostatecznego, jednoznacznego wniosku ze strony niemieckiej też nie ma. Nie zakończyło się śledztwo i nie mamy żadnej informacji o tym, iż w sposób jednoznaczny, wiarygodny potwierdzono,

że doszło do dopisania certyfikatów CR, bo to jest tak naprawdę główny zarzut, jeśli chodzi o przestępstwo przeciwko dokumentom.

Zleciliśmy dokonanie niezależnych badań własności mechanicznych, bo dla nas istotne jest to, czy rzeczywiście istnieje zagrożenie, że użyto materiałów o parametrach mechanicznych niespełniających założeń projektanta. Niezależne trzy laboratoria dokonały zarówno oceny własności mechanicznych, jak również jakości spoin na istniejących bramownicach. Wszystkie te badania potwierdziły nawet pewną nadwyżkę własności mechanicznych w stosunku do tego, co opisuje norma. Wszystkie te dokumenty były na przełomie 2012/2013 r. przekazane zarówno zamawiającemu, jak i inspektoratowi nadzoru budowlanego i, jesteśmy przekonani, że zostały przekazane również NIK, ponieważ nie zakończyła się wtedy jeszcze kontrola NIK.

Jeśli chodzi o wątek dotyczący zakupu materiałów, to będę tu mówił za pana prezesa Stablę, który jest prezesem firmy Carboautomatyka, ale uzgodniliśmy, że jednak głównym wzywanym do wyjaśnień jest Kapsch, więc przedstawię to pokrótce. Podczas zakupu materiałów po negocjacjach, które miały miejsce (to też jest ważne ze względu na inny wątek, który się tu pojawia) na przełomie 2010/2011 r., zebrano oferty od ośmiu dostawców.

Chcę powiedzieć, że tych kształtowników się w Polsce nie produkuje. Największy kształtownik zamknięty o przekroju kwadratowym produkowany przez Hutę Pokój to jest kwadrat 250, natomiast projektant przyjął, że musi to być kwadrat 400. W związku z tym bez wątpienia kształtownik musiał być importowany.

Po negocjacjach, w których rozpiętość cenowa była pomiędzy 3,5-5,5 tys. zł za tonę (a nie – jak pojawiło się w publikacjach prasowych, że kształtownik może kosztować 100 tys. zł przy cenie miedzi 8 tys. zł) przyjęto, że głównym kryterium jest wiarygodność dostawcy oraz termin dostawy.

Chcę przypomnieć, że mieliśmy wszyscy stosunkowo mało czasu na budowę systemu. W związku z tym nie można było czekać na dostawę i zakupiono kształtowniki po średniej cenie 4190 zł za tonę, czyli nie najniższej, od wiarygodnego, znanego i działającego na rynku światowym od 1906 r. niemieckiego dystrybutora stali.

Odniosę się obliczeń wytrzymałościowych. Konstrukcja bramownicy dla każdego, kto jest inżynierem czy ma jakieś pojęcie o wytrzymałości materiałów, wskazuje na to, że jest ona przewymiarowana. Dlaczego? Dlatego, że kryterium do założeń projektowych nie było nośność bramownicy wynikająca z obciążeń, jakie może ona przenieść, ale jej sztywność gwarantująca jakość komunikacji pomiędzy urządzeniami, które są na tej bramownicy zamocowane a urządzeniami pokładowymi w samochodzie. Chodzi o to, żeby wychylenia kątowe bramownicy, jej odkształcenie na skutek ewentualnych wpływów atmosferycznych nie przekraczało dopuszczalnych wartości. Nadwyżka nośności dla tej bramownicy jest 3,5, tzn. gdyby mój student zrobił coś takiego, to bym po prostu nie wpisał oceny pozytywnej, dlatego że ta bramownica jest przewymiarowana. W związku z tym założenie, że może ona ulec odkształceniu i może się zawali, jest dalece niepotwierdzone w jakichkolwiek obliczeniach.

Wreszcie (o czym powiedziała pani dyrektor Jaworska), niezależnie od tego, że było prowadzonych ileś oględzin, pod koniec października wszystkie z tzw. podejrzanych bramownic były przejrzane, były inspekcje. Jest do tego bogata dokumentacja fotograficzna i protokoły podpisane przez inspektorów niewskazujące na jakiekolwiek pęknięcia. Jednocześnie potwierdzam w oparciu o dokumenty, które przygotowali Niemcy, że były pęknięcia kształtowników (co do tego nie ma wątpliwości) tylko, że nie tych kształtowników, z których zbudowano bramownice.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękuję bardzo.

Myślę, że jeżeli będą pytania, to będziemy starali się uściślać.

Jeszcze pani dyrektor Jaworska ma dwa zdania. Dobrze? I na tym skończymy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Magdalena Jaworska:

Oprócz tego jednego tematu, chciałam się jeszcze generalnie odnieść do uwag i wniosków zakończonej kontroli NIK w naszej instytucji, żeby spróbować podsumować ten temat.

Wniosków było pięć. Co do wniosku dotyczącego objęcia systemu poboru opłat prawną kontrolą metrologiczną, to – w ramach zastrzeżeń – do Kolegium NIK przedłożyliśmy również stanowisko Głównego Urzędu Miar, który absolutnie nie zgodził się, że system powinien podlegać takiej kontroli. Prezes urzędu dwukrotnie pisemnie przedstawił odmienne zdanie niż NIK.

Druga rzecz – jakie było tych pięć uwag i wniosków po całej kontroli?

Podjęcie działań mających na celu wdrożenie znaków drogowych informujących kierujących pojazdami o zbliżaniu się do drogi płatnej – podjęliśmy działania wspólnie z resortem transportu, żeby umożliwić takie rozwiązania, bo dotyczą one nie tylko dróg będących w zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Kolejny wniosek to objęcie kontrolą i audytem wewnętrznym działań GDDKiA w zakresie wdrażania systemu poboru opłat. Już w planie audytu na przyszły rok zostały przez nas zaplanowane bardzo precyzyjne działania w tym zakresie.

Następny wniosek (zostały jeszcze dwa) dotyczył monitorowania GDDKiA przez audyt zewnętrzny, który jest w tym projekcie. Wniosek, dotyczący okresu objętego zakresem badań NIK był absolutnie właściwy, ponieważ na samym początku zewnętrzny podmiot nie miał wystarczająco precyzyjnych informacji z systemu, żeby *de facto* wprowadzić monitoring online. Wprowadził go, ale w formie, powiedziałabym, trochę „na piechotę".

Od czasu, kiedy zakończyła się kontrola a nawet już w trakcie kontroli, do dziś zrealizowano w stu procentach punkt pierwszy, ale w formie bieżącego dostępu online. Nie jak miało to miejsce, gdy kontrolowała nas NIK, czyli w formie dosyłanych plików, ale bazy danych dostępnej w pełni 24 godziny na dobę.

Ostatni punkt jest już zrealizowany. Trwała między nami a NIK dyskusja na temat dopuszczania do użytkowania bramownic z zamontowanymi urządzeniami bez przeprowadzania kontroli wykonania zadań technicznych wynikających ze stałej organizacji ruchu.

To jest wniosek, który dotyczył części bramownic z sieci podstawowej czyli, w tej chwili, już sprawy sprzed ponad 2 lat, także z tym wnioskiem absolutnie się zgodziliśmy, bo zostało to wyeliminowane.

To, co państwu przytoczyłam to jest pięć wniosków pokontrolnych, jakie otrzymała GDDKiA po kontroli.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękujemy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Chciałbym zapytać teraz, czy przedstawiciel NIK zechciałby zabrać głos w tej sprawie?

Bardzo proszę, pan dyrektor Stanisław Jarosz.

Dyrektor Departamentu Budżetu i Finansów Najwyższej Izby Kontroli Stanisław Jarosz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, jak rozumiem, poza ostatnim wystąpieniem pani dyrektor kwestia koncentruje się na owych bramownicach, rodzaju stali tam zamontowanej, czy miały one sfałszowane świadectwa itd. Chciałbym powiedzieć, iż jeżeli chodzi o ogólną ocenę to zgadzam się tutaj z wystąpieniem pana ministra, że NIK – po dokonaniu oceny procesu przygotowania i wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat – sformułowała ocenę pozytywną z uwagi na kilka, naszym zdaniem, zasadniczych celów strategicznych, jakie zostały osiągnięte. A więc system powstał i to w bardzo krótkim czasie, umożliwił likwidację wadliwie funkcjonującego poprzednio systemu winietowego i, może po raz pierwszy w historii, pozwala na gromadzenie środków na finansowanie dróg w ramach Krajowego Funduszu Drogowego.

Dalej, jeżeli chodzi o błędy, jakie pojawiły się w procesie przygotowania i realizacji systemu, to nie uniemożliwiły one rozpoczęcia funkcjonowania tego systemu w okresie między 3 lipca a wrześniem 2011 r. NIK, analizując cały proces przygotowania i uruchomienia systemu, zwróciła uwagę na problemy, które były już na etapie samego poświadczania, że system może być uruchomiony, czyli 3 lipca. Jednakże (ponieważ byliśmy w lepszej sytuacji niż kontrolowani, czyli o rok później) to biorąc pod uwagę również kary zapłacone w związku z problemami, jakie miał system w nasze ocenie (piszemy to w informacji) w dniu 3 lipca nie było podstaw do stwierdzenia, że kamień milowy czyli zakres działań niezbędnych i zapisanych w umowie został osiągnięty.

Takie stwierdzenie jest w informacji o wynikach kontroli i zostało ono przesłane do Centralnego Biuro Antykorupcyjnego, łącznie z tymże raportem. Niemniej jednak, ponieważ straty z tego wynikające zostały pokryte przez wykonawcę czyli Kapsch, więc stwierdziliśmy, że dbałość GDDKiA o to, żeby przynajmniej pod względem finansowym problem nie uszczuplił dochodów budżetu państwa, była wystarczająca. Samego problemu spełnienia wymogów formalnych nie byliśmy w stanie dalej poprowadzić, więc uznaliśmy to i skierowaliśmy do CBA łącznie z informacją o wynikach kontroli.

Natomiast, jeżeli chodzi o sam proces przygotowania, to chcę powiedzieć (i przewija się to w raporcie wielokrotnie), że przebiegał on w bardzo trudnych warunkach, ponieważ okres ustalony dla wprowadzenia systemu był praktycznie mało realny. Udało się go dotrzymać z tymi problemami, o których wspomniałem. NIK, oczywiście, stwierdza również w raporcie, że sam proces przygotowania koncepcji systemu był obarczony pewnymi wadami. W naszej ocenie to GDDKiA a w szczególności – ministerstwo transportu winno było doprowadzić do wybrania koncepcji systemu, czy ma to być system GSM czy hybrydowy, czy taki, jaki ostatecznie wdrożono a dopiero na tej podstawie ogłosić postępowanie o zamówienie publiczne.

GDDKiA się z tym nie zgadza twierdząc, że naruszałoby to konkurencję. NIK nie zgadza się z takim stanowiskiem. Jednakże w momencie, kiedy już zdecydowano (mimo posiadanych ekspertyz), że wybór systemu nastąpi w trybie postępowania przetargowego, później cała procedura badana przez NIK, łącznie z zamówieniami publicznymi, w naszej ocenie nie wykazuje jakichś rażących nieprawidłowości czy problemów. W tej sytuacji oceniamy ten proces pozytywnie.

Oczywiście, w momencie, kiedy przystępowaliśmy do kontroli, sprawa podniesionych tutaj bramownic kompletnie nie funkcjonowała w rozumieniu samego bezpieczeństwa wybudowania takich obiektów, ale w dwóch innych płaszczyznach. Bezpieczeństwo było jednym z elementów, które mogło wynikać z niezastosowania przepisów prawa budowlanego.

W naszej ocenie, te obiekty budowlane winne być wybudowane po przejściu procedury przewidzianej w prawie budowlanym. Uważamy, że w tejże procedurze mogło dojść zarówno do sprawdzenia tego, czy prawa osób zamieszkujących okoliczne posesje są naruszane albo czy w ogóle mają jakiekolwiek prawa, bo dopiero w takiej procedurze byłoby to możliwe. Próbowaliśmy również dowieść (z czym nie zgadzał się zarówno minister, jak i generalny dyrektor), że zarówno w procesie dochodzenia do wybudowania tych obiektów, jak i ich odbioru można by uniknąć problemów związanych z ewentualnymi wątpliwościami co do ich stanu technicznego, bezpieczeństwa itd. Na tym etapie nie mieliśmy więc do tej sprawy żadnych innych informacji.

Ponieważ nasza kontrola była prowadzona wspólnie z nadzorem budowlanym, w jej trakcie przekazane nam zostały przez śląski Wojewódzki Urząd Nadzoru Budowlanego materiały z których wynika, że część bramownic wybudowano z materiałów, co do których są omówione tutaj wcześniej zastrzeżenia. W związku z tym, na ile to było możliwe w trakcie kontroli, podjęliśmy pewne działania. Jeżeli zestawimy ze sobą problem wynikający z niepoddania tychże obiektów postępowaniu w trybie prawa budowlanego z pojawiającą się, dodatkowo, sytuacją wskazującą na możliwy problem ze stanem technicznym czy certyfikatami dotyczącymi użytych materiałów, to wypełnia to w naszej ocenie art. 51 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli stanowiący, że kontroler zobowiązany jest niezwłocznie poinformować o stwierdzeniu niebezpieczeństwa dla życia lub zdrowia

ludzkiego lub niepowetowanej szkody w mieniu w celu zapobieżenia występującemu niebezpieczeństwu lub szkodzie.

W trybie art. 51 ust. 1 ustawy o Najwyższej Izbie Kontroli kontrolerzy poinformowali zarówno Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego jak i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. Jak rozumiem, z informacji przedstawionych dzisiaj i tych, które niedawno dostaliśmy od Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego (a konkretnie – w ubiegły czwartek) wynika, że procesowi badania poddane zostały już wszystkie obiekty. Mamy informację, że w dniach 30-31 października śląski nadzór budowlany sprawdził wszystkie osiemdziesiąt jeden obiektów w drodze oględzin i nie uznał, żeby zaistniały tam jakieś problemy. Natomiast mamy również w tejże informacji stwierdzenie Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, że do końca stycznia przyszłego roku GDDKiA ma przedstawić ekspertyzy dotyczące stanu technicznego drogi z uwzględnieniem tych osiemdziesięciu jeden bramownic i ich wpływu na bezpieczeństwo użytkowania drogi w miejscach ich usytuowania.

Jak rozumiem, ostatni punkt wystąpienia pana głównego inspektora jest taki, że według stanu na dzień dzisiejszy, przed uzyskaniem wyników nakazanych ekspertyz czyli przed zakończeniem postępowania wyjaśniającego, organy nadzoru budowlanego nie miały podstaw, aby skierować doniesienia do prokuratury w tej sprawie. Ma to związek z tym, że Prezes NIK zapytał się nadzoru budowlanego, czy przewiduje takie działania – postępując za art. 51 ustawy, który zobowiązuje nas, żeby monitorować to, co dzieje się dalej ze sprawą w takim przypadku.

Nie potrafię się wypowiedzieć co do podnoszonych w tej chwili kwestii dotyczących stanu technicznego obiektów, czy też możliwych pomyłek, jakie miały tam miejsce. To mogłoby być sprawdzone i zapewne (jeśli problem nie będzie wyjaśniony w rozumieniu NIK) zostanie sprawdzone w kolejnej kontroli sprawdzającej, która objęłaby również sposób prowadzenia ekspertyz: kto je prowadzi, czy są to niezależne instytucje czy też związane z wykonawcą lub z dostarczającym materiały. Na ten temat nie mamy formalnej wiedzy, chyba że z dzisiejszego wystąpienia bądź z informacji medialnych i ze stron internetowych.

Stąd, kończąc sprawę dotyczącą bramownic, w ocenie NIK sytuacja zmierza do jakiegoś wyjaśnienia. Mam nadzieję, że do wskazującego na to, że nie ma tam żadnych ryzyk. Jak powtarzam, z pisma otrzymanego w ubiegły piątek wynika, że również Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego wstrzymuje się z ostatecznym stanowiskiem do czasu uzyskania owych ekspertyz na terenie województwa śląskiego.

To jest wszystko, co do ekspertyz i bramownic.

Inną kwestią, która pojawiła się w procesie budowy tego systemu to sprawa kierowców. Jak rozumiem, tutaj spór może dotyczyć li tylko tego, czy i tak byłaby ona podniesiona czy nie, gdyby NIK jej nie podniosła. Wskazaliśmy na wiele różnych problemów z funkcjonowaniem systemu, ale – jak rozumiem – czas powoduje, że system zaczyna działań coraz lepiej.

Jeżeli chodzi o kwestie związane z objęciem kontrolą metrologiczną to, analizując całą sytuację, doszliśmy do wniosku, że minister właściwy w tej sprawie (czyli minister gospodarki) powinien przeanalizować kwestię od tej strony. Nie chodzi nam o to, czy kontroli metrologicznej podlegają anteny lub inne elementy na owych bramownicach, tylko czy system jako taki powinien być nią objęty czy nie. Chodzi np. o takie rzeczy, jak funkcjonujące tam skanery, które – na podstawie obmiarów pojazdu – kwalifikują pojazd powyżej 3,5 tony lub poniżej. Wydaje się, że w tej sprawie powinno być przedstawione stanowisko. Na razie to przedstawiane NIK jest takie, że nie ma takiej potrzeby.

Wnioski NIK są nieobligatoryjne a wskazują na obszary ryzyka, więc – jeżeli kompetentne organy podtrzymają swoje stanowisko, że nie powinno to podlegać kontroli metrologicznej i nie ma tutaj przedmiotu, który podlegałby takiej kontroli – to wniosek nie będzie mógł być zrealizowany.

Jeżeli chodzi o kilka innych kwestii technicznych związanych z budową systemu, to będziemy w stanie ocenić jego działanie w kolejnych latach.

Dzisiaj to z mojej strony tyle.

Byłbym gotowy odpowiadać na państwa pytania, jeżeli takie będą. Nie chciałbym też zajmować czasu, ponieważ – jak rozumiem – z uwagi na zainteresowanie sprawą jest ona dosyć dobrze znana. Wspominamy w naszych zastrzeżeniach o tym, że odbiory techniczne tychże obiektów były po 14 miesiącach itd., ale to już zostało powiedziane. Druga strona czyli kontrolowany, jak również minister zajęli swoje stanowisko, zostały zaproponowane pewne kierunki działań i jak rozumiem, poza ostatecznym rozstrzygnięciem czy jest jeszcze jakiś problem z bramownicami, reszta kwestii jest – według mnie – dosyć klarowna.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za przedstawienie wyjątków z raportu, ale dotyczących bardzo szerokich wątków. Mam nadzieję, że przedstawiona informacja jest dobrym wkładem do dyskusji.

Bardzo proszę, otwieram debatę. Proszę państwa posłów o zgłaszanie się do dyskusji.

Nie słyszę zgłoszeń, a wcześniej zgłosił się pan poseł Maciej Banaszek, w związku z tym…

Sekundę, wcześniej na piśmie zgłosił się pan poseł Maciej Banaszak.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Banaszak (TR) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni goście, omówię kilka kwestii technicznych, korzystając z obecności tak licznego grona osób zaproszonych dzisiaj na posiedzenie, m.in. ministerstwa, przedstawicieli firmy Kapsch oraz NIK. W sierpniu tego roku miała miejsce debata w Sejmie na temat działania całego systemu viaTOLL. Nie jest tajemnicą, że systemy od początku był wadliwy. Dzisiejsze posiedzenie również pokazuje, że – niestety – jest on dalej wadliwy, ale od początku…

Mam najpierw pytanie do przedstawicieli firmy Kapsch i do ministerstwa. Otóż, podczas debaty sejmowej padło stwierdzenie, że reklamacje dotyczące viaBOX-ów to zaledwie 0,4% wszystkich przypadków. Informacje, które mam od użytkowników dróg są zgoła inne. Mianowicie, kierowcy ci skarżą się na fatalny system reklamacji. Wiele z tych osób woli wykupić nowe urządzenie niż reklamować to, które jest wadliwe. Stąd twierdzą oni, że liczba wadliwych viaBOX-ów to nie 0,4% przypadków a jest to zdecydowanie większa liczba. Tutaj mam pytanie: czy jest to prawda?

Następne pytanie jest następujące. Mamy cały czas informację z ministerstwa, że zmieni się system kar. Chciałbym się dowiedzieć, kiedy on się zmieni, ponieważ nie jest tajemnicą i wszyscy o tym wiemy, że dzisiaj każdy kierowca, który nie uiści stosownej opłaty płaci karę za każdą przejechaną bramkę. Prawdą jest też to, że – niestety, aby odwołać się od kary trzeba ją najpierw zapłacić. Warto tu przypomnieć, że przez ten system zginął człowiek, który popełnił samobójstwo, ponieważ nie był w stanie zapłacić ponad 100 tys. kary, żeby móc się odwołać.

Już od paru tygodni słyszymy właśnie o bramownicach, o kątownikach, które są wadliwie wykonane i zagrażają bezpieczeństwu kierowców. Dlatego nawet sama pani minister na posiedzeniu Sejmu wskazała, że system nie jest dobry, nie jest dopracowany i ministerstwo będzie się – oczywiście – starało, aby wszystkie ewentualne niedogodności czy nieprawidłowości rozwiązać.

W tej chwili to tyle ode mnie.

Jeżeli będę miał jeszcze jakieś pytania, to poproszę o głos.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, kilka uwag i pytań pod adresem przedstawicieli rządu.

Na wstępie chciałbym zauważyć, że – nie tylko w moim odbiorze raport NIK – został opisany w środkach masowego przekazu w taki sposób, iż kluczowym problemem jest to, że w ocenie NIK jakaś część urządzeń wybudowanych na sieci dróg krajowych i autostrad zagraża życiu, zdrowiu i mieniu uczestników ruchu drogowego. Jako poseł ziemi śląskiej, jeżdżąc codziennie samochodem, też wyjątkowo nieswojo czuję się w sytuacji, w której tego rodzaju wnioski są formułowane. Natomiast z uwagi na to, iż jest to bardzo poważny zarzut wobec instytucji, które były oceniane pod tym kątem, warto aby przedstawiciele ministerstwa i, ewentualnie, GUNB a także NIK odpowiedzieli na kilka pytań.

Po pierwsze, jak wszyscy dotychczasowi uczestnicy dyskusji zauważyli, instalacja bramownic odbywała się na podstawie interpretacji, jak rozumiem przedstawicieli rządu i GDDKiA, co do braku potrzeby uzyskania pozwolenia na budowę. W kontekście czasu na realizację zadania jest to rozwiązanie, które raczej wspomagało po prostu realizację i budowę tych urządzeń niż przeszkadzało. Natomiast chciałbym się zapytać przedstawicieli rządu, czy poza opiniami GUNB i ministerstwa transportu, mają państwo także jakieś zewnętrzne opinie w zakresie dopuszczenia takiego rozwiązania w świetle stosownych przepisów prawa budowlanego i ewentualnie w jakim przedziale czasowym związanym z samym przetargiem one powstały? Czy to było w trakcie jego organizacji czy już po rozstrzygnięciu?

W mojej ocenie wyjątkowo dwuznaczny jest wniosek NIK, cytuję, że: „sieć viaTOLL tworząca układ pomiarowy, nie była i dotąd nie jest objęta kontrolą metrologiczną”. Nie rozumiem tej argumentacji i warto, żeby tutaj jeszcze raz NIK i ministerstwo precyzyjnie się odniosły, co rozumiemy pod kątem braku objęcia taką kontrolą i jaką ewentualnie wartość dodaną ma ona dać systemowi.

Kompletnie w dzisiejszej dyskusji jest nieobecny (myślę, że kluczowy) problem funkcjonowania systemu również z punktu widzenia uczestników ruchu, zwłaszcza przewoźników. W szczególności jest to kwestia tego, że system nie funkcjonuje na autostradach koncesyjnych. Minęły lata od zainstalowania systemu i, w mojej ocenie, jeśliby dzisiaj prezentować (a uważam, że potrzeba jest dyskusja na forum parlamentu i ocena tego raportu) to przede wszystkim oczekując konkretnej, miarodajnej i prawdziwej co do scenariusza sekwencji działań rządu po to, aby zmodyfikować funkcjonujące umowy koncesyjne dostosowując system poboru elektronicznego również do tych odcinków dróg po to, aby przede wszystkim ułatwić ruch przewoźnikom. Dlatego, że jest to powszechne oczekiwanie wszystkich środowisk związanych z transportem towarowym.

Ostatnie moje pytanie jest związane z tym, iż parę miesięcy temu, pani minister Wolińska-Bartkiewicz, odpowiadając na sali plenarnej na pytanie klubu również informowała o współczynniku spraw spornych, gdzie naliczono karę z tytułu przejazdu zidentyfikowanego jako taki, w którym nie uiszczono opłaty. Chciałbym się zapytać przedstawiciela Inspekcji Transportu Drogowego, jaki jest procentowy udział rozstrzygniętych spraw do przypadków, które trafiły do inspekcji zidentyfikowane jako przejazdy, gdzie naliczono taką karę? Co prawda, mówimy o pewnym ułamku procenta, ale to są setki tysięcy spraw, które wpłynęły do instytucji zobowiązanej do ich rozstrzygania. Stąd jest pytanie (myślę, że ważne dla każdego przedsiębiorcy prowadzącego taką działalność), jaki jest średni czas rozstrzygania sprawy, jaka jest skala tego zjawiska i ewentualnie jak postępuję proces szybszego rozstrzygania tych kwestii?

Reasumując, w mojej ocenie, kluczowym problemem, który powinien być postawiony w debacie publicznej na forum parlamentu jest kwestia jasnej deklaracji rządu co do tego, w jaki sposób chce zrealizować oczywistą potrzebę ujednolicenia systemu również na tzw. koncesyjnych odcinkach autostrad, po to, aby system funkcjonował w sposób jednolity dla przewoźników i wszystkich użytkowników ruchu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę panią poseł Annę Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Mam pierwsze pytanie, które kieruje – oczywiście – do pana ministra. Mianowicie, kto konkretnie zdecydował o uznaniu bramownic za urządzenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego?

Jak wiadomo, urządzenia BRD nie wymagają postępowania o wydanie pozwolenia na budowę. Przypominam sobie obrady Komisji Infrastruktury z lata 2011 r., kiedy trzy tygodnie po terminie uruchomienia systemu viaTOLL (gdzieś pod koniec lipca), osoby decyzyjne gorąco nas tutaj zapewniały, że wszystko działa. Nie było kompletnych bramownic i otwarcie systemu nastąpiło z opóźnieniem, więc mamy podstawy sądzić, że gdyby – rzeczywiście – zadziałano w sposób zgodny z prawem to opóźnienia, o których tutaj mówimy, byłyby na pewno znacznie większe. Od koga obywatel może się spodziewać praworządnego działania, jak nie od organów państwa właśnie?

To na zlecenie organów państwa był budowany cały system, więc oczekuję od pana ministra jasnej odpowiedzi na pytanie: kto konkretnie, z imienia i z nazwiska, zdecydował, że zakwalifikowano te urządzenia jako urządzenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego? Jak wiadomo sieć viaTOLL służy poborowi opłat a nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem ruchu drogowego, więc proszę o jasną i jednoznaczną odpowiedź na to pytanie.

Kwestia druga dotyczy kontroli metrologicznej. Jestem geodetą z zawodu, gdzie coś takiego jak dokładność pomiaru i rzetelność dokonywanych odczytów jest bardzo istotne. Jest samym sensem uprawiania tego zawodu, bo żeby jakąś wielkość zmierzyć, to trzeba mieć skalibrowane urządzenia, właściwe odczyty, trzeba mieć jakieś pojęcie o dokładności pomiaru, jaki się robi. Oczywiście, pobór opłat to nie pomiary długości, kierunku itd., co uskutecznia się w moim zawodzie, ale (krótko mówiąc) – jeżeli coś jest podstawą naliczenia opłat, to istotne jest, czy system działa dobrze. A tutaj, jak pokazuje raport NIK, mieliśmy do czynienia z czymś, co można by określić starym kabaretowym określeniem „cyrk w budowie" – tzn. system teoretycznie zaczął działać, ale nikt nie zweryfikował poprawności działania urządzeń.

Czytamy w dalszej części wniosków z kontroli, że działanie urządzeń sprawdzano od 10-14 miesięcy po uruchomienia systemu. Krótko mówiąc musimy wiedzieć i mieć jasny obraz tego, jak działały te urządzenia, czy rzeczywiście wskazywały właściwe dane. Chciałabym wiedzieć, jaki był poziom reklamacji ze strony właścicieli firm przewozowych w stosunku w ogóle do liczby wykonanych odczytów czy wskazań systemu? Bo to w zasadzie może dać przybliżone pojęcie o rzetelności wskazań systemu.

I to na razie tyle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Bardzo proszę pana posła Jerzego Szmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo.

Dwa ostatnie problemy, które poruszyła pani poseł Paluch są niezmiernie istotne i chciałbym – tylko tytułem uzupełnienia – poprosić o pogłębienie odpowiedzi. Mianowicie, jeżeli okaże się (a tego nie można dzisiaj stwierdzić), że bramownice wymagały jednak pozwolenia na budowę i są budowlami nielegalnymi, to – czy w związku z tym GDDKiA zamierza przystąpić do procesów ich legalizacji? To wiąże się z kosztami itd. Jakie są zamierzenia w tej kwestii?

Druga sprawa dotyczy ukaranych kierowców. Otóż, szanowni państwo, projekt zmian w ustawie regulującej funkcjonowanie systemu trafił do Komisji i rozmawialiśmy już na ten temat. Co prawda było to, jak na razie, posiedzenie zwołane w trybie konsultacyjnym, ale jednak problemy związane z niesłusznie ukaranymi kierowcami były poruszane. Chciałbym w związku z tym zapytać (ponieważ minął pewien czas), czy ministerstwo ma propozycję, w jaki sposób niesłusznie naliczone kary zostaną anulowane, zdjęte z osób, na które zostały nałożone?

Następna sprawa dotyczy już montowania urządzeń. Otóż, szanowni państwo, przecież chyba każdy z nas jeździ drogami, gdzie ustawiane są bramownice i pewnie każdy z nas się zastanawia, jak to jest np., że bramownica stoi 20, 30 czy 50 metrów od jakie-

goś mostu, jakiegoś przejazdu, na którym takie urządzenie można było zamontować ograniczając na pewno koszty całego systemu. Jeżeli mówimy o tysiącach bramownic, które mają być wybudowane w Polsce, to pewnie duża część tych urządzeń mogłaby być zamontowana na istniejących już obiektach, co w sposób znaczący obniżyłoby koszty systemu a one są potem przerzucane na użytkowników dróg, bo to jest oczywiste, że system musi się finansować, łącznie z kosztami jego budowy.

Wreszcie, szanowni państwo, chciałbym zapytać pana ministra o – moim zdaniem – bardzo istotną rzecz. Otóż we wczorajszej Gazecie Prawnej można było wyczytać informację o tym, że system jest używany również przez policję i inne służby, które mają na celu ściganie przestępców, do uzyskiwania informacji o jeżdżących samochodach, o przewożonych towarach itd. A więc jest to nowe zastosowanie systemu, o którym do tej pory specjalnie nie było mowy, natomiast było ono oczywiste chyba dla każdego, kto zdaje sobie sprawę, że gdy takie systemy są montowane to mają one również takie funkcje.

Jednak chciałbym w związku z tym zapytać (ponieważ jest to bardzo istotny problem), na ile operacje, które dzisiaj są przeprowadzane i na ile przekazywanie informacji do poszczególnych służb ma podstawę prawną? Czy ma to być lub jest już uregulowane jakimś jasnym prawem: kto może sięgać po te informacje, w jakim zakresie, w jakim trybie? Bo oczywiście, jak w każdej sytuacji, gdy sięgamy po tego typu informacje musimy zadbać o to, aby – rzeczywiście – robiono to wtedy, gdy jest ku temu konieczność. Jaki jest sposób przechowywania tych informacji i na jak długo? Czy są stosowne procedury mówiące o wykorzystywaniu już w tej chwili dostępnych informacji, w tym bardzo jak się okazuje powszechnym systemie, któremu tak naprawdę wszyscy podlegamy? Z większością pewnie przesadzam, ale na pewno znaczna część już podlega temu systemowi kontroli.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Krzysztofa Tchórzewskiego. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zadać kilka pytań dotyczących wyników kontroli. Po pierwsze, podsumowanie tych wyników na stronie . mówi, że „pozytywną ocenę obniżają jednak nieprawidłowości" i główne stwierdzenie, które potem jest rozbudowywane to „nieprawidłowości te spowodowane były w znacznym stopniu niedostatecznym przygotowaniem organów administracji rządowej do wypełnienia obowiązków w zakresie poboru i kontroli prawidłowości uiszczenia opłaty elektronicznej oraz zbyt krótkim okresem wyznaczonym dla wykonawcy na realizację zadań związanych z budową sieci viaTOLL".

Wynika z tego, że w zakresie osób, które decydowały o tym, jakim systemem będziemy operować pan minister nie dysponował właściwie nikim fachowym, mimo wydania wcześniej – na analizy i ekspertyzy – 16 mln zł. Jest to niebagatelna kwota, zespół kilku naukowców może pracować za takie pieniądze przez kilka lat – i to dobrych naukowców, z wysokimi notowaniami na poszczególnych politechnikach. Szczególnie kilku profesorów, z którymi rozmawiałem chętnie podjęłoby etaty za takie pieniądze na parę lat. Z tego wynika, że decyzje były praktycznie podejmowane w sposób nieprofesjonalny, tylko jakieś wynajęte firmy, przez kogoś doradzone robiły analizy. Jeśli okres wyznaczony do realizacji zadania był zbyt krótki, to z czegoś to musiało wynikać.

Mówiąc dalej, jakie były tego skutki? W następstwie tych i innych nieprawidłowości, wcześniej omawianych tutaj spokojnie, wprowadzono do użycia system nieprzygotowany do wykonywania funkcji poboru opłat a jego testowanie miało dopiero miejsce w trakcie eksploatacji (nie jest to zresztą stosowane nigdzie na świecie, tak już od siebie wtrącę), czego konsekwencje ponosili użytkownicy. Było tu wspomniane o karach, których naliczanie ustalono już jako nieprawidłowe, ale ponieważ jednocześnie NIK stwierdził, że system w tamtym czasie był nieprawidłowo dopuszczony do użytku, to kary nakładano na kierowców w sposób nieuprawniony. W takim przypadku chciałbym usłyszeć odpowiedź, co dalej z tym tematem? Bo jeśli NIK tak stwierdził, to – co to znaczy?...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, momencik. Panie przewodniczący, sekundę.

Bardzo państwa proszę o wyciszenie rozmów. Jeżeli już jest potrzeba, to proszę wyjść na chwilę do kuluarów. Dajmy po prostu możliwość wypowiedzenia się i zadania pytań, bo przecież to bardzo przeszkadza.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

…to znaczy, że słuszność ściągnięcia 16 mln zł, które w tym czasie zostały pobrane z kar, została przez NIK podważona. W tym zakresie musi być odpowiedź, skoro NIK tak stwierdza, to znaczy, że protokół przeszedł przez Kolegium NIK, w międzyczasie GDDKiA i ministerstwo składało odwołania od tych wyników i, mimo wszystko, zostały one tutaj potwierdzone czyli są w tym momencie ostateczne. Jeżeli NIK ma słuszność, to jaki może być teraz tryb zaskarżania? Nie ma właściwie trybu zaskarżania ustaleń NIK, jest organem Sejmu.

W związku z tym jest pytanie, czy ci ludzie mają sami dochodzić zwrotu, czy opłaty zostaną im po prostu zwrócone bez dochodzenia? To jest bardzo istotna rzecz, bo na stronie 10 jest bardzo mocne stwierdzenie. W wystąpieniach nie było co do tego jakiegoś specjalnego odniesienia się a ze strony NIK nastąpiło potwierdzenie zasadności wniosku bez wycofania się z niego. Samo stwierdzenie, że ocena jest pozytywna, ale są nieprawidłowości oznacza, że nieprawidłowości muszą zostać usunięte.

Druga rzecz, że wybór technologii elektronicznego poboru opłat w Polsce nie nastąpił na podstawie optymalnych rozwiązań techniczno-ekonomicznych…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Będę wymieniał z imienia i z nazwiska…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

…i najkorzystniejszej cenowo oferty wdrażania systemu. Z punktu widzenia dalszych skutków jest to bardzo poważny zarzut wynikający z uzasadnienia NIK, że – proporcjonalnie do liczby wprowadzanych dalej dróg – system satelitarny, konkurencyjny do tego systemu, staje się sukcesywnie tańszy a potem już bardzo tani. Czy ministerstwo i dyrekcja podjęły w związku z tym decyzję, jaki zakres dróg będzie docelowo wdrożony do systemu poboru i co z dalszymi drogami? W niektórych krajach odstąpiono od bramownic na drogach niższej kategorii. Co dalej z systemem poboru opłat na drogach ekspresowych i krajowych, jak to będzie wyglądało? W uzasadnieniu i dopiskach NIK wyraźnie widać, że budzi to wątpliwości Izby.

Teraz te słynne sto bramownic… Jeżeli sfałszowano świadectwa odbioru (a NIK upiera się, że tak było) to znaczy bramownice są nielegalne. Co będzie dalej z tym fantem? Jeżeli są nielegalne, to są co do tego konkretne prawne konsekwencje. Dlatego też chciałbym usłyszeć, co NIK proponuje w stosunku do nielegalnych bramownic i jak widzi dalsze postępowanie GDDKiA, która była inwestorem tego systemu.

Wynikały z tego także niebezpieczeństwa, które zostały tutaj bardzo mocno zanegowane w wypowiedziach, ale jest to tylko podważanie na podstawie opinii własnych. Poza oględzinami na ten temat powinny być wykonane konkretne ekspertyzy, które by to potwierdziły.

Następna jest konieczność odniesienia się, co z tym dalej? Toczy się dzisiaj dalsza polemika ze strony zarówno wykonawcy, jak i administratora sieci, co do słuszności ustaleń NIK. W moim przekonaniu, ona mogła mieć miejsce do czasu ostatecznych ustaleń NIK, do końca procesu odwoławczego. Jeśli on się zakończył, to w tym momencie – zgodnie z ustawą o Najwyższej Izbie Kontroli – dla parlamentu są to decyzje ostateczne. Teraz, jeżeli „nastąpiło nienależyte zabezpieczenie interesów Skarbu Państwa w umowie na budowę i zarządzanie systemem w związku z powierzeniem monitorowania i audytu funkcjonowania systemu podmiotowi zatrudnionemu przez wykonawcę, który w okresie 18 miesięcy nie wykonał zasadniczych zadań w wyżej wymienionym zakresie”, to tak jednoznacznie postawione stwierdzenie już po całym procesie odwoławczym nie może pozostać bez odpowiedzi ze strony ministerstwa.

To jest bardzo poważny zarzut, że proces odbioru i audytu został przeprowadzony nielegalnie. Niezabezpieczone były interesy Skarbu Państwa, to jest poważna sprawa.

Co dalej? Jakie kontrole, jakie decyzje w tym zakresie podejmuje minister, żeby ta nieprawidłowość została usunięta? Bo co to znaczy: jest stwierdzona nieprawidłowość – i do widzenia? To tak nie może być.

Dalej, „niedostateczne wykorzystanie uprawnień pozwalających na stosowanie wobec wykonawcy kar z tytułu naruszenia postanowień umowy w związku z niewypełnieniem przez ponad rok obowiązku przekazania niezależnemu podmiotowi monitorującemu informacji umożliwiających ocenę jakości funkcjonowania systemu”. Tutaj jest już bardzo poważne zastrzeżenie. Do tego też nie było odniesienia, jak zamierza się usuwać te wszystkie nieprawidłowości.

W moim przekonaniu nie spotykamy się dzisiaj po to, szanowni państwo, żeby dyskutować z protokołem i jego ustaleniami. Spotykamy się po to, żeby usłyszeć, jak zostaną usunięte nieprawidłowości. To jest podstawowa sprawa: jaki będzie sposób działania i jakie wnioski zostaną wyciągnięte z tego tytułu? Jaki będzie przyjęty przez ministerstwo system ustalenia osób winnych za to, co się wydarzyło? O tym, jaka jest przyjęta procedura ustalenia, kto za co odpowiada i dlaczego, i jakie zamierza się wyciągnąć z tego konsekwencje nic się nie mówi.

Jeżeli są nieprawidłowości, to są osoby, które dopuściły do tych nieprawidłowości i je spowodowały. Poza sposobem usunięcia nieprawidłowości, konieczne jest także przyjęcie pewnych konsekwencji wynikających z tego tytułu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, panowie ministrowie, szanowni państwo, otóż moi przedmówcy praktycznie wyczerpali katalog wątpliwości. Niemniej jednak nie można nie podzielić się pewną refleksją. Jak w ostatnim stwierdzeniu pana przewodniczącego Tchórzewskiego, powinniśmy dzisiaj prowadzić debatę i oczekiwać od strony rządowej informacji, jakie wnioski wyciągnięto z raportu. A teraz okazuje się (w każdym razie ja tak odbieram informację ze strony rządu i instytucji podległych panu ministrowi), że oto NIK dopuściła się raportu, który kłamie. NIK zamieściła w raporcie kłamstwa. Prezes NIK poświadczył nieprawdę.

Proszę państwa, jeżeli nieprawdą jest, że źle zakwalifikowano bramownice jako urządzenia ruchu drogowego i zrealizowano je bez pozwolenia na budowę, to co to jest? To jest kłamstwo, które potwierdził Prezes NIK. Państwo podważacie wszystkie ustalenia, jeżeli chodzi o rektyfikację systemu. Twierdzicie, że system działa właściwie od samego początku. Co zrobił Prezes NIK? Potwierdził w raporcie kłamstwo. Państwo w trakcie tej dyskusji dowodzicie, że raport w gruncie rzeczy jest materiałem, który zawiera stek nieprawdziwych oskarżeń, pomówień, które nie przystają do rzeczywistości.

Proszę państwa, jak tak odebrałem tę informację rządu i dotychczasowe wypowiedzi strony rządowej. Jak powiedział pan przewodniczący Tchórzewski, dzisiaj powinniśmy usłyszeć odpowiedź na pytanie, kto jest winien, personalnie. A dlaczego nie słyszymy? Bo okazuje się, że NIK skłamała w raporcie. Dlatego nie ma informacji, kto wobec kogo wyciągnął jakiekolwiek konsekwencje.

Przecież na sali obecnych jest kilkadziesiąt osób, posłanek, posłów, którzy uczestniczyli w debatach Komisji Infrastruktury w poprzedniej kadencji Sejmu, o których mówiła pani poseł Paluch. Pamiętacie państwo, kiedy poddawano w wątpliwość sposób realizacji systemu, jego funkcjonowanie, m.in. słynne agregaty prądotwórcze, które były montowane przy praktycznie każdej z bramownic, co mogło być powodem złego naliczania opłat. Kiedy mówiliśmy o tym, że w wielu przypadkach dochodziło do sytuacji, że bramownica była instalowana w miejscu, gdzie w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego były przewidziane przejścia dla pieszych i inne urządzenia poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym przewidziane przez samorządy lokalne. Takie

dokładnie sytuacje miały miejsce, mogę przywoływać konkretne miejscowości i gminy, bo mam takie informacje.

Cóż słyszeliśmy od strony rządowej, od ministra Grabarczyka, ale przede wszystkim od ministra Stępnia i, oczywiście, tego samego składu GDDKiA? System budowany jest w sposób właściwy, niemal wszystko o czym mówią krytycy to są brednie wyssane z palca.

Praktycznie rzecz biorąc, odwołuję się biuletynów z posiedzeń Komisji i debat z sali plenarnej, NIK przywołuje w protokole te opinie, które podnosili wówczas posłowie w trakcie dyskusji. I dzisiaj słyszymy, że NIK podała nieprawdę!

Gdybym chciał trywializować, to powiedziałbym, że Krzysztof z Grześkiem umówili się jak zrobić krzywdę Sławkowi a w konsekwencji i tak powinien dostać po głowie szef Sławka…

Drodzy państwo, przecież to woła o pomstę do nieba, jakby na to nie patrzeć. Dzisiaj brak jakiejkolwiek pokory ze strony rządzących, bo rozumiem, że można popełniać błędy. Nawet w sytuacji, kiedy wszyscy dookoła mówią, to są złe decyzje, że to jest zła droga, ale mógł ktoś powiedzieć: dobrze, teraz to jest nowe otwarcie, to był inny minister, który łamał prawo czy zmuszał do łamania prawa. Ale państwo twierdzicie, że wszystko jest *lege artis*, wszystko jest OK, nic się nie stało. Damy sobie radę, idziemy do przodu.

Mam pytanie, które kieruje przede wszystkim do głównego inspektora nadzoru budowlanego. Panie ministrze, do pana kieruję to pytanie. Co GUNB na to? Mianowicie – na podważone przez NIK zakwalifikowanie bramownic do obiektów związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Pan dyrektor Witecki przed momentem dał mi materiał, opracowany bodajże przez Instytut Jagielloński w Warszawie.

Tak, dobrze pamiętam?

Tam właśnie znajduje się analiza prawna decyzji dotyczącej kwalifikacji przepisów pozwalających realizować urządzenia podnoszące bezpieczeństwo w ruchu drogowym bez odpowiednich decyzji o pozwoleniu na budowę, o których mówi ustawa – Prawo budowlane w art. 28. A w art. 29 stanowi ona, które zwolnione są z decyzji o pozwoleniu na budowę.

Otóż, gdyby iść tym tokiem rozumowania, to dzisiaj kładki nad jezdniami powinny być zwolnione z konieczności uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę, bo w wielu przypadkach tzw. kontrolna bramownica (nie wiem czy używam właściwej nazwy) to konstrukcja o większej masie aniżeli zwykła kładka nad drogą. Jeżeliby iść tokiem rozumowania, który został przywołany w materiale przedstawionym mi przez pana dyrektora Witeckiego, to praktycznie wszystkie silosy na materiały chemiczne służące do gromadzenia tzw. soli do posypywania jezdni na zimę, też powinny być zwolnione z decyzji o pozwoleniu na budowę, bo dlaczego domagać się decyzji o pozwoleniu na budowę dla obiektów, które służą poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ciekawy przykład przywołał też ekspert w opinii, którą miałem pobieżnie okazję przejrzeć, że praktycznie na wszystkie billboardy nie powinny być wydawane decyzje o pozwoleniu na budowę, bo przecież można by na nich było zawiesić plakat, który nawołuje do bezpiecznej jazdy. To też służy poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

A co najważniejsze, panie ministrze – i zwracam się tutaj przede wszystkim do GDDKiA: panowie dyrektorzy, byliście wówczas na posiedzeniach w poprzedniej kadencji Sejmu. Nikt nigdy nie mówił o tym, że urządzenia służącej do rejestrowania samochodów ciężarowych celem pobrania opłaty za przejazd będą służyły do innych celów aniżeli naliczanie opłaty. Dzisiaj podpieracie się w opiniach prawnych tym, że przecież już wówczas można było przewidzieć, że będą te urządzenia służyły poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Większej hipokryzji to ja od dawna nie słyszałem.

Mało tego, dzisiaj każdy z nas, po lekturze tego protokołu i innych informacji, ma prawo zbudować sobie taki oto scenariusz zdarzeń. 21 marca 2011 r., na kilka miesięcy przed koniecznością zbudowania systemu poboru opłat, w ministerstwie infrastruktury wysoki urzędnik państwowy podpisuje dokument zgodnie z którym zwalnia realizację bramownic z konieczności uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę. Pomimo tego, że strona rządowa miała wówczas pełne dwa lata na zbudowanie systemu, jeszcze wiosną 2011 r. roboty nie ruszyły. Następnego dnia włoska spółka, która przestaje funk-

cjonować, wchodzi w jakieś relacje biznesowe, skutkiem czego sprowadza się kilkaset ton materiałów, z których później buduje się bramownice w Polsce. Ale państwo doskonale wiecie (i myślę, że pan minister potwierdzi), że gdyby konieczna była decyzja o pozwoleniu na budowę, to w trakcie odbioru wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego, kiedy zatarte są znaki aprobaty technicznej, żąda świadectw aprobat technicznych.

Państwo doskonale o tym wiecie, bo tak to po prostu jest. Jeżeli widoczna jest aprobata techniczna na materiałach budowlanych, wojewódzki inspektor nadzoru budowlanego nie żąda aprobat technicznych. Jeżeli ślady są zatarte, to wówczas żąda się aprobat technicznych i taka jest zwyczajowa procedura w trakcie odbioru robót. Inwestor zgłaszając obiekt do odbioru wpisuje do dziennika budowy poza wszystkimi klauzulami, że obiekt nie zagraża bezpieczeństwu, zdrowiu, życiu itd., że również materiały tam zastosowane posiadają wszystkie świadectwa i aprobaty techniczne wymagane prawem. W związku z tym, że nie ma procedury odbioru, nie ma potrzeby okazywania świadectw i aprobat technicznych, to cały proces konieczny przy odbiorze techniczny nie miał miejsca. Można sobie wyobrazić taką oto sytuację? Można, tylko państwo z góry zakładacie, że w raporcie NIK podano nieprawdę. Nie zgadzacie z tezami NIK, więc dzisiaj można powiedzieć wyraźnie: Prezes NIK poświadczył nieprawdę.

Panie ministrze, reasumując i konkludując, mam do pana pytanie: wobec kogo, kto doprowadził do zaniedbań, których konsekwencje opisano w protokole NIK, podjęto jakiekolwiek i jeżeli tak, to jakie działania regresywne? Na kogo nałożono kary, kogo wyrzucono z pracy, kto został w taki czy inny sposób dotknięty negatywną oceną resortu?

Natomiast do głównego inspektora nadzoru budowlanego kieruję pytanie – co pan na to, panie ministrze?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Prosił jeszcze o głos, ale bardzo krótko…proszę pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tylko jedno pytanie do przedstawicieli rządu o pierwszy wniosek raportu NIK. Jeszcze raz powracam do kwestii technicznej, która była uwypuklona we wszystkich możliwych materiałach prasowych i telewizyjnych.

Pytanie jest następujące: jak możliwy jest fakt (w ocenie rządu i ewentualnie NIK, gdyby chciała to skomentować, wynikający z wypowiedzi panów przedstawicieli wykonawców), że bramownice są przewymiarowane i mogą być na nich montowane dodatkowe urządzenia? Po pierwsze, to skąd wniosek, że stanowią one dzisiaj zagrożenie dla życia i zdrowia?

A po drugie pytanie systemowe: w jaki sposób instalacje techniczne, zamontowane przy polskiej sieci dróg krajowych i autostrad, mogą być również w przyszłości wykorzystywane do instalacji innych systemów czy urządzeń, które państwo przewidują i w jakim zakresie dokonywali państwo takiej oceny, rekomendując określone rozwiązania techniczne na etapie postępowania przetargowego, które było prowadzone kilka lat temu?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję, lista mówców została wyczerpana.

Pozwólcie państwo, że udzielę sobie głosu. Otóż wydaje się, że uczestniczymy wszyscy w tym samym posiedzeniu a jednak słyszymy, co innego. Pewnie dlatego, że – rzeczywiście – wielokrotnie zwracałem się do państwa o zachowanie ciszy i wzajemne wsłuchiwanie się w wypowiedzi. Otóż, ja starałem się słuchać każdego z państwa i nie słyszałem, żeby tutaj, kiedy składana była informacja przez poszczególne osoby, sformułowany został zarzut, że NIK kłamie.

W moim przekonaniu przedstawione zostały argumenty mające przybliżyć wiedzę na temat nieprawidłowości, na które wskazywały media a także kontrola NIK, której wyniki także przedłożył dzisiaj na posiedzeniu pan dyrektor Jarosz. Moim zdaniem, mówił o pewnych wątpliwościach, które dzisiaj w świetle dokumentów będących w dyspozycji zarówno zamawiającego, jak i wykonawcy czy administrującego systemem

po prostu nie są już aktualne. Wątpliwości są, ale to nie jest absolutnie powód, żeby stawiać zarzuty, że ktoś tutaj posunął się do kłamstwa. To jest jeden temat.

Drugi problem – chciałbym prosić państwa posłów, niezależnie od tego, czy zabieramy głos jako posłowie koalicji rządzącej czy opozycji, żeby – wypowiadając sądy – starać się stawać na pewnym poziomie obiektywizmu i konsekwencji, w pierwszej kolejności w takim oto kontekście. Otóż, wielokrotnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury mówiliśmy, że chcemy, zabiegamy i, oczywiście, podejmowaliśmy inicjatywy, aby doprowadzić nasze prawo budowlane do takiego stanu rzeczy, aby ułatwić szeroko rozumianą działalność inwestycyjną, żeby pozwolenia na budowę ograniczyć do minimum tam, gdzie są one niezbędne. Żeby można było wykonywać wiele…

Ja państwu nie przeszkadzałem, proszę mi umożliwić wypowiedź.

…żeby umożliwić inwestowanie w oparciu o uproszczone procedury, w tym poprzez zgłoszenia. Doskonale wiemy w tym gronie, że pas drogowy należy do zarządcy drogowego, który w tym pasie administruje, utrzymuje i instaluje urządzenia związane z prowadzeniem ruchu. Jeżeli instaluje bramownice, na których mocuje sygnalizatory świetlne, kamery służące do rejestrowania i monitorowania ruchu…

Pani poseł, ja bardzo wnikliwie słuchałem, jak pani się wypowiadała, proszę posłuchać.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Już nie mogę tego słuchać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

A właśnie… i to jest wasz problem. To jest pani problem, że pani nie umie słuchać.

Jeżeli instaluje się też bramownice, pani poseł, służące do prowadzenia bezpiecznego ruchu a tutaj akurat są bramownice, które służą do poboru opłat, to trochę obiektywizmu, trochę dobrej woli w ocenie tego, co robimy.

I jeszcze jedno. Sprawy można sprowadzić do absurdu, jak państwo tutaj momentami usiłowaliście. Co to są inteligentne systemy transportowe? My możemy na drogach postawić ludzi, jak za króla Świeczka i będą pobierać myto. Nie będzie bramownic. Tylko, że jesteśmy zobowiązani do racjonalnego zachowania, do stosowania inteligentnych systemów transportowych. Pobór opłat w oparciu o system viaTOLL to właśnie jeden z elementów inteligentnych systemów transportowych.

Na litość najwyższego, trochę racjonalności i obiektywizmu.

Bardzo dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam, ja muszę trochę sprostować…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie ma, panie pośle, ja prowadzę obrady.

Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie od powiedzi na zadane pytania.

Nie…

Panie ministrze...

Ja udzielam głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Minister Rynasiewicz, kiedy był przewodniczącym dawał szanse opozycji. Przewodniczący Żmijan nie daje szansy. Ja to rozumiem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, pozwoli pan, że ja będę udzielał głosu.

Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania, ewentualnie wyznaczanie osób, które będą kontynuowały odpowiedź.

Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jeśli państwo pozwolicie, to w podobnej kolejności, jak rozpoczęliśmy czyli poproszę pana ministra Ziemskiego, proszę.

Zastępca głównego inspektora nadzoru budowlanego Paweł Ziemski:

Dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, pozwolę sobie skupić się wyłącznie na kwestiach bezpieczeństwa bramownic i udzielić odpowiedzi na pytania dotyczące ich legalności, bo było to dość mocno podnoszone przez wielu z państwa zadających pytania.

Przypominam, że kontrolę bramownic prowadził wspólnie nadzór budowlany i NIK. Podczas kontroli nie było kwestionowane wprost ani przez nadzór budowlany, ani przez NIK, zagadnienie legalności wznoszenia tych urządzeń. Stanowisko Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w tej kwestii jest jasne i raczej niebudzące wątpliwości. Dlaczego? Dlatego, że twórcy zarówno ustawy – Prawo budowlane, jak i ustawy o drogach publicznych i aktów wykonawczych do tych dwóch ustaw nie mieli jeszcze pojęcia, że będzie w przyszłości coś takiego, co nazywa się system viaTOLL i bramownice do poboru opłat. Niemniej jednak, w rozporządzeniu wydanym w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków, sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu wśród urządzeń bezpieczeństwa ruchu mamy wymienione urządzenia do prowadzenia nadzoru nad ruchem drogowym. W ustawie – Prawo budowlane ani w aktach wykonawczych do tej ustawy nie było analogicznych urządzeń, które można by zakwalifikować odmiennie jako budowlę bądź też urządzenie budowlane czy też urządzenie montowane na obiekcie budowlanym, które wymagałoby jakiegokolwiek działania ze strony inwestora w procesie administracyjnym.

Dlatego, korzystając z postanowień Kodeksu postępowania administracyjnego, który to kodeks obliguje organy do działania w sposób prowadzący najprostszą drogą do osiągnięcia celu (zasada ekonomiki procesowej itd.), wypracowane zostało w tych dwóch organach państwa odpowiedzialnych za budownictwo i za drogi stanowisko, które wskazało, że bramownice służące do poboru opłat są to tego rodzaju urządzenia. A, że te urządzenia nie są objęte obowiązkiem uzyskania pozwolenia na budowę ani zgłoszenia, stąd ich budowa była legalna.

Co do bezpieczeństwa, to biorąc pod uwagę przedstawione tutaj opinie, czyli stanowisko AGH, która wykonała badanie ośmiu bramownic zrobionych z kwestionowanych materiałów przez tę samą firmę, którą zbudowała ich na Śląsku osiemdziesiąt jeden, myślę, iż możemy przyjąć, że pozostałe wyniki badań będą takie same.

Natomiast zwracam uwagę na zakres działania i obowiązki organów nadzoru budowlanego. Podczas prowadzonej kontroli organy nadzoru budowlanego szczególną uwagę zwracają na bezpieczeństwo obiektów budowlanych. Podczas kontroli prowadzonych wspólnie przez nadzór budowlany i NIK nie było wątpliwości co do bezpieczeństwa obiektu budowlanego jakim jest droga i urządzeń na tym obiekcie czy w jego obrębie się znajdujących. Stąd nadzór budowlany nie podjął żadnych działań zmierzających do wyłączenia dróg, bądź nie wydawał w owym czasie żadnych nakazów zarządcy drogi w celu usunięcia potencjalnego zagrożenia płynącego ze strony bramownic.

Natomiast, idąc w stronę pytań pana posła Adamczyka – co GUNB na to? Czy bramownica to budowla, to już odpowiedziałem. Jakby to wyglądało, gdyby bramownica była obiektem bądź urządzeniem budowlanym wymagającym uzyskania pozwolenia na budowę bądź zgłoszenia, w zależności od tego, w jakiej procedurze byłoby to prowadzone. Otóż, gdyby było to budowane na podstawie pozwolenia na budowę bądź zgłoszenia, bylibyśmy dzisiaj dokładnie w tym samym miejscu z tego względu, że kierownik budowy zobowiązany jest do złożenia oświadczenia o tym, że obiekt został wykonany z wyrobów dopuszczonych do obrotu a zatem – do stosowania. A dokumenty, na podstawie których stwierdzałby ten fakt, jak się okazuje są (być może) fałszywe, bądź też w inny sposób sfałszowane. Zatem oświadczenie składałby w dobrej wierze i byśmy byli, tak jak mówię, dokładnie w tym samym miejscu, bo byłoby to wybudowane na podstawie projektu, który byłby zatwierdzony. Byłaby dodatkowa procedura administracyjna, natomiast sam obiekt bądź też urządzenie wyglądałoby dokładnie tak samo.

Było tu jeszcze pytanie o osoby, które mogłyby ewentualnie uczestniczyć w tym postępowaniu. Przypominam, że art. 28 ustawy – Prawo budowlane, do postępowania w sprawie pozwolenia na budowę włącza jedynie podmioty, których nieruchomości znaj-

dują się w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego. Jeżeli weźmiemy pod uwagę charakter bramownic i dróg na jakich są budowane, to tam szerokość pasa drogowego to są dziesiątki metrów, z tego (co pamiętam) przepis. Zatem trudno by było wyszukać osobę, która mogłaby wywieść swój interes prawny w takim postępowaniu.

Gdyby okazało się (przyjmijmy i taki wariant, bo takie było pytanie), że miałaby nastąpić legalizacja bramownic, to jakie byłyby to procedury, jakie mogłyby to być koszty.?Gdyby bramownice uznać za urządzenie instalowane na obiekcie budowlanym, jest to procedura zgłoszeniowa, w związku z tym legalizacja sprowadziłaby się do złożenia dokumentów do nadzoru budowlanego i zapłacenia opłaty legalizacyjnej w kwocie, której w tej chwili musiałbym poszukać, ale są to kwoty śladowe. Legalizacja na podstawie art. 49 ustawy – Prawo budowlane jest legalizacją – nazwijmy to – niższej rangi, gdyż odnosi się do urządzeń bądź też obiektów, które nie wymagają pozwolenia na budowę. A zatem procedura, owszem, możliwa do przeprowadzenia, tylko póki co nadzór budowlany nie znajduje podstaw do tego, ażeby takie działania podejmować.

Reasumując, kontrole prowadzone przez nadzór budowlany nie wykazały zagrożenia. Ekspertyzy, które dzisiaj posiadamy i moglibyśmy je rozciągnąć na pozostałe kontrolowane bramownice wskazują na to, że po uzyskaniu wszystkich wyników badań będziemy mogli ogłosić, że bramownice są bezpieczne.

Mam nadzieję, że równie głośno, jak zostało ogłoszone, że są niebezpieczne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie dyrektorze, proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

P. o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Dziękuję bardzo.

Witam państwa, pierwszy raz jestem dzisiaj przy mikrofonie. Dużo się nasłuchałem a przynajmniej trzy razy padło moje nazwisko. Szczególnie wtedy, gdy była mowa o tym, że ktoś tu stwierdza, że NIK kłamie. Tym bardziej poczułem się odrobinę poruszony z tego względu, że wywodzę się z NIK, moja kariera się tam rozpoczęła i, jak najbardziej, zawsze utożsamiałem się z tą instytucją, której celem jest, żeby wyłapywać wszelkie nieprawidłowości bądź nadużycia, które mają miejsce.

Najważniejsza kwestia, która została tutaj poruszona dotyczyła legalności bramownic. Jeżeli byłyby one nielegalne (pójdźmy tym tropem), to – oczywiście – wszystkie pobierane opłaty, wielomiliardowe wpływy mogłyby być w jakiś sposób interpretowane (chociaż nie mam takiego przekonania), że również pobierane były w sposób nielegalny. Stąd najważniejszy argument, żeby zalegalizować to, co legalne jest.

Chciałbym powołać się na trzy dokumenty, jeden będący w posiadaniu NIK i uważam, że najważniejszy. Otóż chodzi o opinię biegłego, dr Maksymiliana Cherki, adiunkta w Katedrze Prawa i Postępowania Administracyjnego Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego, która została przygotowana na zlecenie NIK w ramach kontroli i przekazana nam przez kontrolera nadzorującego, pana Korczaka w dniu 24 stycznia 2013 r. Zacytuję uzupełnienie w tej opinii, strona 3., podkreślony tekst: „W związku z tym, że wydaje się, że bramownica może być zakwalifikowana jako urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego z zastrzeżeniem, że nie będzie ona pełnić funkcji związanych wyłącznie z poborem opłat w systemie viaTOLL…” (co wynikało z dokumentów w oparciu o które sporządzona została opinia uzupełniona o tekst, który czytam) „…lecz wykorzystana będzie również w sposób wpływający na bezpieczeństwo ruchu drogowego, np. jako element inteligentnych systemów transportowych, można ją zakwalifikować…” (zgodnie z opinią przedstawiciela inspektora nadzoru budowla-

nego, pana ministra) „…jako urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego". I to jest klucz.

Wspominam i cytuję tę opinię dlatego, iż na etapie podpisywania umowy, która była realizowana w ramach postępowania przetargowego zapewniliśmy sobie, że na budowanych bramownicach możemy montować inne urządzenia. Będziemy korzystać z tego prawa zagwarantowanego nam w umowie podpisanej z firmą Kapsch w ramach przetargu. Przetargi na zastosowanie dodatkowych urządzeń, chociażby meteorologicznych, zostały już wiele tygodni temu rozpoczęte a w najbliższych dniach będą rozstrzygnięte. Bramownice będą uzupełnione o urządzenia meteorologiczne, które są również zaliczone do tych, o których wspomniał pan przewodniczący Żmijan czyli dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego.

To jest kluczowa sprawa, która powinna rozwiać wszelkie wątpliwości, bo mamy do czynienia z pewnymi tezami, które niekoniecznie wynikają z raportu NIK, ale były na tym posiedzeniu poruszane, nie do końca rozumiem, dlaczego.

Pierwsza to taka, że coś jest nielegalne. Są wątpliwości, były rozwiane, wypowiedziały się w tej sprawie najważniejsze organy państwa, ich eksperci, inżynierowie, którzy stwierdzili to, co stwierdzili. Biegły wynajęty przez NIK również to potwierdził.

Kolejny element to polemika w sprawie opinii urzędu miar. To organ, który dwukrotnie wydał wprost swoją ocenę: „urządzenia viaTOLL nie powinny być objęte kontrolą metrologiczną". Jeżeli podnosimy cały czas argumenty „a dlaczego nie powinny być?" to naszym jedynym argumentem, który zaprezentowaliśmy na samym początku dzisiejszego posiedzenia jest to, że mamy opinię organu, który najlepiej się na tym zna.

Pierwsza, najważniejsza teza, od której rozpoczęliśmy dzisiejsze spotkanie była taka, czy to, co zostało zamontowane w ramach sprawnie funkcjonującego systemu, który zastąpił system winietowy (a jak wiemy kosztował on dokładnie tyle ile zarabiał, czyli praktycznie wynik był na zero a ten zarabia na siebie) jest bezpieczne? Staraliśmy się państwu, m.in. panu przewodniczącemu, pokazać opinie, w tym opinię AGH w Krakowie, która potwierdza, że nawet jeżeli wiedza (na dzień przeprowadzenia kontroli) była taka, że sprowadzona stal może być wadliwa, to nie była ona wykorzystywana do budowy naszych bramownic, bo miała inne rozmiary.

To bardzo ważne, żeby ta informacja dotarła do kierowców i pana ministra Polaczka, który wspomniał, że czuje się zaniepokojony, kiedy porusza się po naszych drogach, że te urządzenia są bezpieczne. Żeby to jeszcze dodatkowo udowodnić, zleciliśmy następne kontrole, które są obecnie przeprowadzane zarówno wewnętrznie przez naszą instytucję, ale przede wszystkim przez Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem wojewódzkich inspektorów nadzoru budowlanego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

P. o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Lech Witecki:

Jeżeli mogę, to pani dyrektor Jaworska wyjaśniłaby dwie kwestie, o które pytała pani poseł Paluch, o ile dobrze pamiętam.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Magdalena Jaworska:

Chciałam w miarę szczegółowo odnieść się do kwestii testów, współpracy z innymi służbami oraz dokumentacji powykonawczej dotyczącej bramownic, bo wydaje mi się, że – tak naprawdę – te rzeczy były najważniejsze.

Jeszcze tylko dwie rzeczy tytułem szybkiego komentarza, żeby mi nie umknęło, bo pojawiła się informacja o innych krajach, że odchodzą od systemu, który my mamy. Mam wręcz odwrotne informacje, powiem szczerze, że np. najbardziej przez wszystkich przywoływany niemiecki system satelitarny, właśnie dostawia bramownice, bo satelita jest nieszczelny. To tylko jedna rzecz. Druga rzecz, o której chciałabym powiedzieć (bo zapomniałam za pierwszym razem), że w dokumentach NIK, które znam, nigdzie nie pojawiło się zdanie o naocznym stwierdzeniu jakichkolwiek spękań na bramownicach,

o czym tutaj cały czas była mowa niezależnie od tego, jaką przedłożyliśmy dokumentację AGH i wszystkich innych instytucji.

Trzy rzeczy, o których powiedziałam.

Jeśli chodzi o cały system to najważniejsze jest to, że został on zgłoszony do Generalnego Inspektorach Ochrony Danych Osobowych i przeszedł jego bardzo precyzyjną kontrolę. Dane osobowe są w tym systemie bardzo chronione i jeżeli jakiekolwiek służby występują do nas o nie, to – zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych – muszą wykazać ku temu podstawę prawną w swojej własnej ustawie. Jeżeli takiej podstawy prawnej jakiekolwiek służby czy organy ścigania by nie wykazały, to dane nie byłyby udostępniane. Jeszcze raz potwierdzam, system jest również w tym zakresie po pełnej kontroli GIODO.

Co do testów, to chciałabym jednak przytoczyć kilka rzeczy, bo pojawiło się tu pewne niezrozumienie zawartości raportu NIK dotyczącej testów. System absolutnie został przetestowany przed uruchomieniem, zarówno bramownice, jak i przede wszystkim system jako taki. Chciałabym tylko z grubsza przytoczyć a jeżeli będzie taka możliwość – przedłożyć Komisji szczegółowe informacje dotyczące testów. Dotyczyły one: obsługi użytkownika, obsługi urządzeń pokładowych, gromadzenia danych, zarządzania przychodami oraz prawidłowości naliczania opłat. Wszystkie urządzenia kontrolne, jednostki kontrolne, centrum zarządzania operacyjne i komercyjne, magazyny danych, urządzenia poboru opłat, bazy danych przeszły odpowiednie testy.

Powiem szczerze, że mam nawet te wyniki tu ze sobą. Gdyby państwo chcieli, to tam, pod ścianą, jest ze mną szesnaście segregatorów dokumentacji, żebym mogła je państwu dzisiaj bezpośrednio udostępnić. Nawet był problem, bo miały one przejść kontrolę pirotechniczną. Tak samo bramownice przechodziły wszystkie testy, od odbiorów fabrycznych, poprzez odbiory w miejscu docelowym, jak i testy integracji systemu.

Chciałabym jeszcze, mimo że już prawie nikt mnie nie słucha, powiedzieć tylko ostatnią rzecz, bo to też nam chyba umknęło. Niezależnie od tego, jak wyglądała procedura, czyli cała ta rozmowa o urządzeniach BRD, to każda bramownica posiadała pełną dokumentację, prowadzone były dzienniki budowy. Nie w rozumieniu prawa budowlanego, ale jedyna różnica polegała na tym, że po prostu nie były zgłaszane, ale ma tu też ze sobą pełne dzienniki budowy do każdej bramownicy. Jakby co, jestem w stanie do każdej bramownicy udostępnić dokumenty. To co jest ważne, to oświadczenia kierownika budowy, inspektora nadzoru, inspektorów branżowych, pełna dokumentacja ze wszelkimi atestami na łączniki, kształtowniki, spoiny, montaż, operaty, protokoły, metryki palowania, mikropale, deklaracje zgodności betonu i pięćdziesiąt innych pozycji dotyczących fundamentów, konstrukcji bramownicy, branży drogowej, przyłącza elektroenergetycznego, organizacji ruchu i wszystkich innych elementów bramownicy.

Tak, że absolutnie chciałabym, żebym ta informacja się tutaj w końcu przebiła, że system przed uruchomieniem posiadała pełne testy a same bramownice – komplet dokumentacji właśnie w takim zakresie, w jakim to przytoczyłam.

Jeszcze jedna rzecz *à propos* pytania pana posła Adamczyka co do legalizacji, bo mi to umknęło a przy okazji wypowiedzi pana ministra przypomniałam sobie, że Kolegium NIK dość literalnie odstąpiło od wniosku o to, żeby dokonać legalizacji bramownic. W skrócie: „Kolegium NIK dostrzegając niecelowość wszczynania procedur w stosunku do istniejących bramownic wykreśliło wniosek pokontrolny nr 1".

Pełna dokumentacja też jest na miejscu, więc gdyby była potrzeba, to do każdej bramownicy dysponuję dokumentacją leżącą na sali pod ścianą.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Jerzy Polaczek, tak? Sekundeczkę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, rozumiem, że strona rządowa przerywa i przechodzimy do dalszej części pytań?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, panie ministrze.

Mam tylko pytanie, czy strona rządowa zakończyła udzielanie odpowiedzi?

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Rozpoczynając, panie przewodniczący, swoje bardzo krótkie wystąpienie poprosiłem o to, żeby w podobnej kolejności jak rozpoczynaliśmy teraz moglibyśmy udzielić też odpowiedzi. Dlatego prosiłbym teraz o to, żeby przedstawiciele firmy Kapsch również mogli się odnieść do części stwierdzeń, które kwestionują niektóre informacje podane przez przedstawicieli tej firmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekundeczkę, pozwólcie państwo. Naprawdę coś niedobrego się dzieje. Zadawaliśmy pytania, posłuchajmy odpowiedzi.

Bardzo proszę przedstawiciela firmy Kapsch.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, zgłaszam wniosek formalny o zamknięcie listy mówców, ponieważ dyskusja nabiera coraz większego impetu i wyklucza cel, który nam przyświecał – udzielenie informacji a nie dyskusji na zasadzie bicia piany.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Powodzenia życzę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

To są standardy pracy Komisji Infrastruktury.

To jest niebywałe, do czego doprowadzamy. Myślę, że wszyscy państwo macie świadomość, że z tej sali jest bezpośredni przekaz, z obrad Komisji, w przestrzeń publiczną. Proszę zauważyć, że wielokrotnie prosiłem o wzajemne wysłuchiwanie się. Przecież nic takiego nie miało miejsca. Po drugie, udzielane bardzo szczegółowo odpowiedzi nie były słuchane.

Pan przewodniczący Adamczyk nie słuchał odpowiedzi…

Sekundeczkę, muszę to powiedzieć, bo demonstracyjne opuścił posiedzenie. Uporczywie nalegał, żebym mu udzielił głosu poza kolejnością. Demonstracyjnie, bo mi jeszcze do ucha wykrzyczał.

Bardzo proszę przedstawiciela firmy Kapsch.

Sekundę, poddam zaraz wniosek formalny pod głosowanie, ale proszę przedstawiciela firmy Kapsch.

Dyrektor generalny Kapsch Telematic Services Marek Cywiński:

Na część zarzutów czy pytań odpowiedzi udzieliła pani dyrektor Jaworska. Odniosę się do pytań, na które do tej pory nie udzielono odpowiedzi a dotyczących bezpośrednio systemu bądź firmy Kapsch. Odpowiem zwłaszcza panu posłowi Banaszakowi.

Po pierwsze, urządzenia nie są kupowane, podlegają one tylko i wyłącznie kaucji. Jeżeli z jakichkolwiek powodów, które nie podlegają weryfikacji, użytkownik zwraca urządzenie i żąda jego wymiany, to – zgodnie z umową – to urządzenie jest wymieniane. Jeżeli nie nosi wyraźnych śladów uszkodzenia, to wymiana odbywa się bez dodatkowej kaucji.

Następnie odniosę się do liczby reklamacji. Liczba zgłoszeń, bo trudno powiedzieć, że są to reklamacje, to jest średnio ok. 4800 miesięcznie z ostatnich trzech miesięcy. Chcę to odnieść do 770 tys. zarejestrowanych pojazdów, 330 tys. ważnych kontraktów i do ok. 56 mln transakcji miesięcznie. Jeśli chodzi o awaryjność urządzeń, to chcę po pierwsze powiedzieć (bo był tu wątek chiński), że urządzenia dostarczone przez Kapsch są produkowane w Austrii i w Szwecji. Do tej pory Kapsch dostarczył na świecie 70 mln urządzeń pokładowych na rynki europejskie, ale głównym rynkiem jest rynek amerykański. Awaryjność urządzeń w Polsce na poziomie 0,4%, potwierdzona po weryfikacji, nie odbiega od awaryjności urządzeń w innych systemach. W związku z tym nie ma innych, specjalnych urządzeń produkowanych przez Kapsch na rynek polski. To są te same urządzenia, które sprzedawane są na całym świecie, o tej samej konstrukcji i produkowane przez te same podmioty.

Jeśli chodzi o testy, to pani dyrektor Jaworska udzieliła wyczerpującej odpowiedzi. Nie ma możliwości, żeby którakolwiek z bramownic, którykolwiek z elementów systemu, w tym również mobilne jednostki kontrolne, które są zarządzane i wykorzysty-

wane przez Inspekcję Transportu Drogowego nie przeszły bardzo szczegółowych testów w obecności zamawiającego i jego konsultantów. Inaczej nie byłoby możliwości rozszerzenia systemu w jakimkolwiek stopniu, dlatego za każdym razem przed terminem uruchomienia występujemy o certyfikat. Dopiero po uzyskaniu certyfikatu następuje uruchomienie i włączenie kolejnych elementów do systemu. To samo miało miejsce przy, na tyle kompletnym systemie, jaki był 3 lipca 2011 r.

Jeśli chodzi o wątek, dość delikatny muszę powiedzieć: niewystarczające karanie. On dla mnie, jako przedstawiciela prywatnej firmy, która pracuje na zlecenie rządu jest trochę trudny do oceny, ponieważ wątek karania i relacji z wykonawcami był dość szeroko omawiany.

Chcę powiedzieć, że dopóki nie dostarczaliśmy pełnych raportów w formie elektronicznej do niezależnego audytora, który zajmował się monitorowaniem naszych działań, to do tej pory dostawaliśmy 50% wynagrodzenia. Proszę mi wierzyć, że wartość była dość dotkliwa i w związku tym teza o niewystarczającym karaniu wydaje się dość trudna, ponieważ w żadnym przypadku nie pokrywało to kosztów funkcjonowania całej organizacji.

Jeśli chodzi o dokumenty odbiorowe kształtowników, to chcę powiedzieć, że (przynajmniej z moich doświadczeń pamiętam a jestem z wykształcenia metalurgiem, który pracował przez kilkadziesiąt lat dla polskiego hutnictwa) na każdym kształtowniku jest podany numer wytopu. Natomiast pozostałe dokumenty określają inne parametry danego wyrobu, w tym również certyfikaty. Teza mówiąca o tym, że 27 marca wydano interpretację przepisów w kontekście zamówienia w styczniu przez naszego podwykonawcę, po długich negocjacjach, kształtowników dotyczy zdarzeń, które były od siebie odległe o ponad dwa miesiące i wobec tego wiązanie ich jest dość ryzykowne.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Rozumiem, że mamy jeszcze jedno krótkie wystąpienie.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Carboautomatyka S.A Henryk Stabla:

Tak, dziękuję.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, dziękuję za zaproszenie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę o przedstawienie się do mikrofonu.

Prezes zarządu Carboautomatyka S.A Henryk Stabla:

Już, moje nazwisko Henryk Stabla, jestem prezesem firmy Carboautomatyka. Jest to spółka pracownicza, grupa zatrudnia ponad tysiąc ludzi i ma czterdziestoletnie doświadczenie a firma Mifama, która należy do grupy, ponad stuletnie w zakresie konstrukcji.

Proszę państwa, wszystko zrobiliśmy zgodnie z wykonanym przez siebie projektem i tylko jednej rzeczy brakuje, o której była tutaj mowa a na którą mieliśmy zgodę, chodzi o pozwolenia na budowę, o które wystąpiliśmy w styczniu. Otrzymaliśmy odpowiedź od urzędu wojewódzkiego, że nie jest to wymagane i tyle. Reszta jest: kierownik budowy, wszystkie dokumenty, prowadzone są dzienniki budowy, wszędzie są metryczki, każda bramownica ma mniej więcej dwudziestocentymetrowy spis dokumentów: świadectwa jakości, pochodzenia, wykonania, inżyniera spawalniczego i wszystko, co jest potrzebne.

Proszę państwa – to, co najbardziej mnie boli, powiedzmy – jako obywatela to łatwość formułowania zarzutów. Patrz: pęknięcia a więc strach w oczach, co się może stać. Pęknięcia dotyczyły zupełnie innych kształtowników, przez nas niekupowanych. Mówię o tych „dziesiątkach" badanych w niemieckim instytucie, których nie kupowaliśmy z tej firmy. „Ósemki" czyli 400x400x8, które myśmy kupili, mają podejrzenie, że ich certyfikat może nie być w porządku. Tak do końca to nie wiem, bo niemieckie służby nie mogą nam odpowiedzieć na to pytanie wprost, ale myśmy każdą stal oczywiście badali.

Na to są dokumenty w certyfikowanych laboratoriach pod nadzorem niemieckiej firmy T.I.F., bo ich inspektor odcinał próbki i są na to dokumenty.

Druga rzecz to oczywiście zaraz wątek korupcyjny, który mnie osobiście bardzo tutaj uderzył. W styczniu kupiliśmy stal a w marcu była informacja, że nie trzeba i oczywiście doniesienia w prasie, że może zyskaliśmy na tym 50-100 zł na każdym kilogramie, ale nie każdy musi się znać na cenach stali. Mówię to, bo według mnie jest to nie fair wobec załogi, która zrobiła to na czas i złożyła wszystkie dokumenty. Wszystko podlegało odbiorowi, na wszystko są certyfikaty i świadectwa jakości. Kupiliśmy kształtowniki od dużej firmy, jak już było tu powiedziane (5-7 mld euro obrotu) a więc wydawałoby się, że od kogo jak od kogo, ale tu możemy wierzyć. Nie sprawdzaliśmy – błąd. Ktoś powie, że w hucie mieliśmy sprawdzić, który to był wytop i, który kierownik jakości to podpisał.

Czy ktoś sprawdza w samochodzie z czego jest wykonana stal w lewym kole? To samo pytanie mógłbym zadać.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Tak, pan minister, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Jeszcze raz powtórzę, co już było przez część z państwa podkreślane, również przez pana dyrektora Jarosza, że NIK oceniła pozytywnie – mimo stwierdzonych nieprawidłowości – działalność organów administracji rządowej odpowiedzialnych za uruchomienie krajowego systemu poboru opłat drogowych. Oczywiście, to się potwierdza we wszystkich wypowiedziach przedstawicieli strony rządowej, jak również osób zaproszonych.

Dziękuję, że przyjęliście państwo zaproszenie i także udzieliliście wyjaśnień. Myślę, że są one bardzo ważne dla sprawy, jak również dla ogólnego poczucia bezpieczeństwa, o czym też dzisiaj mówiliśmy.

Na jeden wątek chciałbym jeszcze zwrócić uwagę, który się tutaj pojawił, czyli – czym powinna skutkować taka a nie inna ocena NIK. Oczywiście, jako organ administracji rządowej bierzemy pod uwagę wszystko to, co stwierdzone jest w raporcie NIK, ale chciałbym także zwrócić uwagę, że dla nas równie istotnymi i ważnymi są wyroki niezależnych sądów, czy to Naczelnego Sądu Administracyjnego, czy sądów powszechnych. One też zajmowały się tą sprawą, odnosiły się m.in. do kwestii karania i nie kwestionowały sposobu przyjętego w dotychczasowych przepisach ustawowych.

Raport NIK inaczej do tego pochodzi, wyroki sądów mówią co innego, więc my ten aspekt sprawy też braliśmy pod uwagę. Rozumiemy również oczekiwania użytkowników, stąd też (co wcześniej powiedziałem) jest projekt poselski, który ma pełne wsparcie strony rządowej w dalszym procedowaniu i jest zgodny z oczekiwaniami większości przedstawicieli organizacji przewoźników. Oczywiście będziemy pewnie spierać się o szczegóły, ale jest to normalne, że w szczegółach możemy się różnić.

Myślę, że podczas przyjmowania projektu ustawy dojdziemy do właściwych rozstrzygnięć, które będą rozwiązywały problem, ale jednocześnie stały również na straży interesu Skarbu Państwa, bo cały system jest po to skonstruowany, żebyśmy mogli bilansować wpływy związane z przyszłymi inwestycjami w obszarze polskich dróg.

Następna kwestia, która pan prezes Cywiński także poruszył w swojej wypowiedzi, ale chciałbym to uszczegółowić. Jeżeli chodzi o kary, to nie można mówić o tym, że są one nakładane niezgodnie z przepisami prawa. Nie zdarzyło się, żeby kary były w taki sposób nakładane. One są nakładane na podstawie przepisów prawa. Zdarza się (stąd też i wyroki, o których powiedziałem), że nie ma zgody na wysokość tych kar. To jest zrozumiałe, ale to też nie oznacza, że kary są niesłuszne. My możemy i kwestionujemy sposób karania, stąd projekt poselski, który to zmienia, ale kary były nakładane na podstawie przepisów prawa, dlatego sytuacja tak wyglądała. Są to przecież decyzje administracyjne i podlegają one kontroli sądowo-administracyjnej, czyli cała procedura jest opisana i ona funkcjonuje. Są też takie wyroki, które anulują kary, to jest oczywi-

ste, bo na tym to polega. Pan prezes Cywiński mówił też o tym, co z urządzeniami, czyli viaBOX-ami, które są niesprawne.

Zresztą w konkluzji NIK chwali stronę rządową i wszystkich zajmujących się wdrażaniem systemu, który funkcjonuje od 2011 r. Mówi o tym, że jest to najkrócej wdrażany dotychczas system w Europie – osiem miesięcy, to jest tam wyraźnie napisane.

Oczywiście, dziękuję za wszystkie bardzo precyzyjne i szczegółowe uwagi, które wskazują na pewne zaniedbania, nieścisłości czy też pokazują, że pewne przepisy można by jeszcze bardziej doprecyzować. Na samym końcu systemu jest przecież użytkownik drogi, który płaci i, zrozumiałą rzeczą jest, że dla nich musi on być jasny, klarowny i czysty.

Uważam, że do tego zmierzają podejmowane działania, łącznie z przygotowywaną nowelizacją. Jednak nawet przebieg dzisiejszego posiedzenia pokazuje, że jako strona rządowa i przedstawiciele instytucji zajmujących się wdrażaniem całego systemu na pewno musimy mówić o tym, co tak naprawdę kryje się za wieloma zarzutami, które kierowane są w stosunku do niego.

System broni się tym, że jest opłacalny i daje nam szansę na wykorzystanie środków europejskich, budżetowych i pochodzących z opłat do tego, żebyśmy w dalszym ciągu mogli kontynuować budowę dróg w Polsce. Jest to naprawdę dobre i właściwe rozstrzygnięcie.

Co do bardzo szczegółowych pytań, to było jedno takie pytanie osoby, której już nie ma na sali, czyli – kto konkretnie z imienia, z nazwiska i z funkcji został już ukarany za nieprawidłowości. Jak państwo wiecie, wiele decyzji podejmowanych przy wdrażaniu tego systemu przez GUNB, GDDKiA i, oczywiście, przedstawicieli ministerstwa, którzy bezpośrednio zajmowali się systemem, miało jeden cel. Wdrożyć w Polsce taki system, który będzie opłacalny i, który przyniesie nam pieniądze na budowę dróg. Tak do tego pochodzili, a więc uważam, że wręcz państwotwórczo i bardzo właściwie, podejmując pewne ryzyka.

Urzędnik, który nie podejmuje ryzyka (państwo to wiecie z praktyki), jest złym urzędnikiem. Jeżeli te wszystkie osoby, które na etapie podejmowania decyzji a później ich realizacji potrafiły podjąć ryzyko ze skutkiem pozytywnym dla Skarbu Państwa, to uważam, że nie należy je karać, tylko pochwalić. Wszystkim tym, którzy w tym całym procesie uczestniczyli naprawdę bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan dyrektor Jarosz. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu NIK Stanisław Jarosz:

Po tej konkluzji pana ministra, może ograniczę się tylko do stwierdzenia, co NIK dalej zamierza w tej sprawie. Po pierwsze chciałem powiedzieć, że NIK nie zarządza państwem i nie formułuje wniosków, które miałyby być obligatoryjnie wdrażane. NIK przedstawia rekomendacje, które zarządzający biorą pod uwagę w procesie zarządzania i je analizują, a nie bezwzględnie stosują, bo inaczej przekształcilibyśmy się w rząd, a tym nie jesteśmy i takiej odpowiedzialności brać nie chcemy. Zdajemy sobie sprawę, że oddźwięki społeczne powodują zwielokrotnienie pewnych sygnałów. Niemniej jednak chcemy potwierdzić jednoznacznie, że jeżeli chodzi o kwestie, które wyszły przy okazji sprawy legalności bramownic, to po pierwsze – NIK podtrzymuje stanowisko, że były to obiekty budowlane i winny być w tym trybie budowane, niezależnie od tego, jakiego typu urządzenia są później na nich montowane i jakim celom dodatkowo służą. Po drugie (biorąc pod uwagę sytuację w jakiej się znaleźliśmy, o czym wspomniał tutaj chyba pan dyrektor Witecki lub pani dyrektor) – Kolegium NIK zrezygnowało z wniosku do nadzoru budowlanego o legalizację tychże bramownic.

Jeżeli chodzi o kwestie luźno związane z legalnością a więc dotyczące owych materiałów z jakich wybudowano bramownice, to po ostatnim piśmie od Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z ubiegłego czwartku, NIK oczekuje ostatecznego stanowiska, które – jak rozumiem – będzie w styczniu, co do wyników przeprowadzone badań i ekspertyz. Po otrzymaniu wyników tych badań podjęta będzie decyzja co do tego, czy dane

dla nas są wiarygodne lub też oznaczają, że musimy przeprowadzić kontrole sprawdzające również co do sposobu pobierania materiałów do próbkowania itd.

Na tym etapie absolutnie nie przesądzam, stwierdzam tylko, że jesteśmy usatysfakcjonowani tym, jak poważnie nadzór budowlany podszedł do tej sprawy. Przynajmniej z uwagi na to, że wymiana korespondencji, jaką zdążyliśmy się wymienić, również tutaj przy stole, wyglądała bardzo poważnie i z udziałem organów państwa, które wskazywały na pewne niebezpieczeństwa. Mam nadzieję, że te niebezpieczeństwa nie potwierdzą się w postępowaniu, które się toczy.

A na zakończenie chcę powiedzieć wobec wypowiedzi pana prezesa, że żadne sugestie co do kwestii korupcjogennych w tym obszarze nie były przez naszą izbę prezentowane.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Litwiński zgłasza się w sprawie wniosku formalnego?

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

W międzyczasie stał się on bezprzedmiotowy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. W związku z tym proszę, bardzo krótko pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo.

Otóż, przyjmuję do wiadomości wyjaśnienia związane ze sfałszowanymi świadectwami odbioru. Teraz jest kwestia tego typu, bo jeżeli NIK stwierdza jednoznacznie, że „materiały zostały wprowadzone do obrotu na podstawie sfałszowanych świadectw odbioru" to znaczy, że z jakiś przyczyn te świadectwa były sfałszowane.

Jeżeli dalej wynika z tego, że materiały nie spełniają norm, to w naturalny sposób budzi to niepokój, bo co dalej z tym…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, bardzo proszę…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Nie uzyskałem odpowiedzi, co stało się dalej z informacją o fałszowaniu świadectw. Jeżeli gdzieś zostały sfałszowane świadectwa, popełnione zostały przestępstwa, to wynikają one z konkretnych niedoróbek. Gdyby wszystko było w porządku, to nikt by świadectw nie fałszował.

Co w związku z tym zostało uczynione?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, naprawdę, to wystąpienie znowu świadczy o tym, że pan przewodniczący nie słuchał, co tutaj miało miejsce, kto w jakim zakresie odpowiedział na pytania i stawiane zarzuty.

Szanowni państwo, Wysoka Komisjo. Wobec tego, że Komisja musi zająć stanowisko w związku z wystąpieniem pani marszałek Sejmu do Komisji Infrastruktury, to – po wysłuchaniu informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz dyskusji – stawiam wniosek o negatywne zaopiniowanie wniosku Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o przeprowadzenie w powyższej sprawie debaty na posiedzeniu Sejmu.

Kto z państwa jest za takim wnioskiem? Proszę o podniesienie ręki. (15)

Dziękuję.

Kto jest przeciw? (5)

Dziękuję.

Kto się wstrzymał? (1)

Dziękuję.

Proszę o podanie wyników głosowania.

Stwierdzam, że wniosek został przyjęty i taką odpowiedź skieruję w imieniu Komisji do pani marszałek. Inaczej rzecz ujmując, odbyta tutaj debata w wystarczający sposób wyjaśniła kwestie, które nie były jasne dla Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość.

Czy pan poseł?

Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Rozumiem, że formalnie to, co przegłosowaliśmy, to jest opinia dla pani marszałek?

Natomiast wydaje mi się (chyba, że pan przewodniczący rozumie to tak, że jest to równoznaczne), że powinniśmy jako Komisja przyjąć także do wiadomości wyjaśnienia, skoro już tyle czasu na to poświęciliśmy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ja odniosłem się do porządku. Tak był sformułowany porządek i taki też wniosek poddałem pod głosowanie.

Uważam, że tak, Komisja oczywiście przyjęła informację ministra w tej kwestii.

Gdyby ktoś uważał inaczej, proszę zgłosić sprzeciw, to przegłosujemy.

Nie ma.

Dziękuję bardzo, wyczerpaliśmy porządek w części pierwszej.

Przechodzimy do części drugiej. Bardzo proszę, informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o przygotowaniu i przeprowadzeniu przetargu na dostawę i montaż obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie radarów, zorganizowanego przez Państwową Agencję Żeglugi Powietrznej.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Bardzo bym prosił pana Macieja Rodaka, przedstawiciela PAŻP, bo nie chciałbym przedłużać ani robić wstępu, o precyzyjne przedstawienie całości sprawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Pełnomocnik Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Maciej Rodak:

Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w ramach wykonywania swojego zadania utrzymywania i inwestowania w infrastrukturę zabezpieczenia ruchu lotniczego opublikowała w dniu 25 maja 2012 r. przetarg na zakup dwóch systemów radiolokacyjnych, tzw. radarów kolokowanych – radar pierwotny i radar wtórny, czyli dwóch radarów, z których jeden wykrywa wszystkie obiekty w przestrzeni powietrznej w swoim zasięgu a drugi współpracuje z systemami pokładowymi, z urządzeniami aktywnej odpowiedzi. Dwa zestawy dla węzłów lotnisk Kraków i Warszawa, przy czym węzły lotnisk krakowskich obejmuje zarówno Kraków, Katowice jak i lotniska mniejsze położone pod tą przestrzenią. Natomiast węzeł lotnisk warszawskich obejmuje Warszawę, Łódź, Modlin a w przyszłości inne okoliczne lotniska. Dlatego też wymagania techniczno-operacyjne, zwłaszcza na radary pierwotne, dotyczyły radarów o zwiększonym osiemdziesięciomilowym zasięgu, w przeciwieństwie do tradycyjnych sześćdziesięciomilowych radarów kontroli zbliżenia. Ta informacja będzie istotna w dalszym ciągu przemowy.

Szacunkowa kwota zamówienia została ustalona na 37,6…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Pani poseł Paluch, wielokrotnie zwracała mi pani uwagę, że nie uciszam posłów, kiedy pani przemawia. Obiecałem, że będę teraz wywoływał z imienia i z nazwiska i to czynię. Naprawdę proszę umożliwić wypowiedź, przecież pracujemy już trzecią godzinę.

Proszę o kontynuowanie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Przecież ja nic nie mówię.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pani poseł…

Bardzo proszę, proszę o kontynuowanie.

Pełnomocnik PAŻP Maciej Rodak:

Dziękuję bardzo.

PAŻP oszacowała wartość zamówienia na 37,6 mln zł netto ze środków, które pochodzą z opłat użytkowników przestrzeni powietrznej. Oferty złożyło pięć firm: kanadyjski INTELCAN współpracujący z czeskim producentem systemów ELDIS Pardubice, Cenrex Sp. z o.o. współpracujący z francuskim Thales, włoski dostawca SELEX Sistemi Integrati, brytyjski Raytheon Systems oraz hiszpański Indra Sistemas. Dwie z tych firm w toku postępowania zostały wykluczone z powodu niedostarczenia wymaganych dokumentów bądź niewypełnienia istotnych warunków zamówienia, od czego się nie odwołały. Był to Raytheon oraz SELEX.

W dniu 17 października 2012 r. na podstawie badania kryteriów ceny, okresu gwarancji i rękojmi oraz, nazwijmy to, budżetu zasięgu radarów pierwotnych, bo jest to dość złożona informacja, wskazany został dostawca INTELCAN Technosystems z Kanady. Cena zaoferowana przez INTELCAN netto to było 26,46 mln zł.

Korzystając z uprawnień kreowanych przez prawo zamówień publicznych, dwaj potencjalni dostawcy Indra oraz Cenrex współpracujący z Thales złożyli odwołania od decyzji do Krajowej Izby Odwoławczej. Zarzuty dotyczyły braków w dokumentacji, zresztą nie tylko trzeciego oferenta, ale również siebie nawzajem oraz nieporównywalności jednego z kryteriów.

Zgodnie z wyrokiem KIO z 28 stycznia br., przeprowadzone zostały przez PAŻP czynności uzupełniające informację do wyboru, proces wyboru został powtórzony i w wyniku powtórzonych czynności oceny badania ofert 13 maja br. oferta firmy INTELCAN ponownie została uznana za najkorzystniejszą.

Również korzystając ze swoich uprawnień dwaj oferenci ponownie złożyli odwołanie do KIO i 11 czerwca br. obydwa odwołania zostały oddalone ze względu na niepotwierdzenie zarzutów odnośnie niespełnienia przez wybranego dostawcę warunków udziału w postępowaniu. Gwoli wyjaśnienia, udział w postępowaniu dotyczył m. in. wykazania dostawy i uruchomienia w ciągu ostatnich trzech lat minimum dwóch radarów pierwotnych i dwóch wtórnych oraz warunek sytuacji ekonomicznej i finansowej. Na podstawie dokumentów dostarczonych przez oferenta wybranego przez zamawiającego, czyli przez PAŻP KIO oddaliła odwołania.

W następnym miesiącu, czyli 16 lipca firma Cenrex współpracująca z Thales przekazała do PAŻP pismo informujące o powzięciu przez Thales informacji o posłużeniu się przez INTELCAN Technosystems w procesie odwoławczym dokumentem budzącym wątpliwości co do wiarygodności – dokumentem, który miałby potwierdzać spełnienie warunku udziału polegającego na dostarczeniu i uruchomieniu w ciągu ostatnich trzech lat radarów. Wobec takiej sytuacji PAŻP uzyskała ekspertyzę prawną opierającą się na podstawowych fundamentalnych pytaniach: czy wobec powzięcia takiej informacji PAŻP może zawrzeć umowę – biorąc pod uwagę, że KIO przejrzała wszystkie dokumenty, które miała do dyspozycji, łącznie z zakwestionowanymi i, mimo wszystko, potwierdziła wybór – czy nie wiązałoby się to z jakimikolwiek naruszeniami prawa przez PAŻP.

Na podstawie uzyskanej ekspertyzy, skonstruowanej zarówno w oparciu o ustawę – Prawo zamówień publicznych oraz orzeczenia prezesa Urzędu Zamówień Publicznych, KIO i wyroki sądu okręgowego w Warszawie, uzyskaliśmy jednoznaczną informację, że nie tylko wolno, ale na skutek symetrii prawa zamówień publicznych, którą wprowadził do systemu prawnego polski ustawodawca, mamy obowiązek zawrzeć taką umowę. Symetryczne prawo chroni nie tylko interesy zamawiającego, ale i potencjalnych dostawców, którzy wypełniają wszystkie warunki przetargu. Wszystkie, tzn. na podstawie złożonych dokumentów, wymaganych przez PAŻP i nie zostały to przez nikogo zakwestionowane, łącznie z późniejszą informacją, więc zostało to uznane przez PAŻP i KIO.

Tutaj jeszcze kilka słów uzupełnienia: dokument, który był kwestionowany, nie był brany pod uwagę w trakcie oceny ofert.

Pomiędzy lipcem a październikiem, dokładniej – 3 października dokumenty były uzupełniane przez oferenta. Po uzupełnieniu wszystkich dokumentów, z których ostatnim była gwarancja dobrego wykonania (obecnie w naszym posiadaniu) PAŻP podpisała umowę z wybranym oferentem.

Po tym zdarzeniu Cenrex, który informował o wątpliwościach co do wiarygodności dokumentu, złożył doniesienie do prokuratury. Na skutek tego PAŻP zwróciła się do firmy INTELCAN z prośbą o odniesienie się do tego faktu. Jesteśmy w trakcie prowadzenia korespondencji.

Teraz w zależności od rozwoju sytuacji, zarówno od informacji uzyskiwanych od kontrahenta, jak i postępu prac prokuratorskich, oczywiście – poddając się w tym czasie kontroli ministra transportu, będziemy podejmowali działania, które będą mieściły się w polskim prawie i zmierzały do celu, jaki przyświecał rozpoczęciu przetargu. Zawsze mamy możliwość wykorzystania klauzul ochronnych dla PAŻP, jeżeli okazałoby się, że np. umowa przestaje spełniać cechy wypełniania interesu publicznego, to wtedy możemy taką umowę zerwać.

To, szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, na dzień dzisiejszy są informacje o stanie dostawy radarów dla Krakowa i Katowic oraz dla Warszawy wraz z okolicznymi lotniskami.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, otwieram dyskusję. Proszę bardzo państwa posłów o zabieranie głosu.

Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję.

Z doniesień medialnych wynikało, że w trakcie przetargu nastąpiło przestępstwo związane z przedstawieniem fałszywego zaświadczenia. W tym momencie firma traci rękojmie wiarygodności. To było właśnie podniesione jako najważniejszy problem, jeżeli ta firma w ogóle nie wykonywała takich robót i dodatkowo posłużyła się fałszywym świadectwem. Tego pan nie uwypuklił w swojej wypowiedzi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa posłów? Nie ma.

Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytanie.

Pełnomocnik PAŻP Maciej Rodak:

Panie przewodniczący, sytuacja prawna jest następująca: jeżeli kontroferent powiadamia, że powziął informację o nieprawidłowościach w dokumentach m.in. o sfałszowaniu jakiegoś dokumentu to dla prowadzącego przetarg jest to o tyle istotne, jeżeli ten dokument wchodzi w skład badanej dokumentacji. Natychmiast wtedy przerywamy i badamy to pod względem dokumentacyjnym.

Natomiast, jeżeli rzeczywiście zostałoby potwierdzone, że przedsiębiorstwo, które ubiegało się, mało tego – wygrało przetarg, popełniło przestępstwo, a raczej ktoś z zarządu tego przedsiębiorstwa popełnił przestępstwo – to mamy do czynienia z sytuacją prawną podwójnej natury. Po pierwsze, mamy do czynienia z popełnieniem przestępstwa w trakcie czynności przetargowych i tutaj opinia prawna też musi zostać skonstruowana. Rzeczywiście, wiarygodność takiego dostawcy jest wtedy żadna. Natomiast drugi element to weryfikacja, czy ten stan wpływa na zanik interesu publicznego. Musimy jeszcze dokończyć tę analizę prawną, przygotowując się na różne rozwiązania. Jeżeli ktoś komuś zarzucił, że popełnił przestępstwo, to jeszcze nie oznacza, że on je popełnił.

Złożoność prawna polega na tym, że prawo zamówień publicznych bezwzględnie nakazuje nam pewne czynności. Natomiast musimy obserwować całą resztę otoczenia prawnego i właściwie na nie reagować, aby zachować się poprawnie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Jeszcze może uzupełniające pytanie. W mediach były też tego typu informacje, że odpowiedź z Chin stwierdzała, iż taki kontrahent tam nie występował. Jak pan wie, podawane były tego typu informacje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jeszcze sekundę.

Bardzo proszę, udzielając odpowiedzi na dodatkowe pytanie, niech pan dyrektor dopowie Wysokiej Komisji na jakim jesteście etapie postępowania. Tak krótko i jednoznacznie.

Bardzo dziękuję.

Pełnomocnik PAŻP Maciej Rodak:

Panie przewodniczący, może zacznę od ostatniego pytania, bo jest prostsze. Podpisana została umowa, ale nie zostały dokonane żadne dostawy, ani poczynione żadne płatności. Mało tego, na czas udzielania przez kontrahenta wyczerpujących odpowiedzi wstrzymaliśmy na razie wszelkie działania, obserwując właśnie całe środowisko prawne, w którym się w tej chwili znaleźliśmy.

Natomiast co do doniesień medialnych, to były one dwojakiego typu. Pierwsze, że dokument chińskiego nadzoru lotniczego został podpisany przez osobę, która tam nie pracuje. Mamy już od INTELCAN informację, że było to podpisane przez wicedyrektora jednego z oddziałów właśnie w tej prowincji, w której następowała instalacja systemu radarowego stanowiącego referencje.

Natomiast, jeśli chodzi o potwierdzenie bądź zaprzeczenie, czy w ogóle nastąpiła ta instalacja, to muszę tutaj jeszcze trochę rozwinąć ideę referencji dla instalacji uruchamiania radarów kontroli ruchu lotniczego. Poprosiliśmy o referencje dostawy i uruchomienia a nie wykorzystania operacyjnego. To jest bardzo duża różnica, ponieważ wykorzystanie operacyjne systemów kontroli ruchu lotniczego zawsze poprzedzone jest integracją danych radarowych z konkretnym istniejącym już systemem kontroli ruchu lotniczego w danym kraju, w danej prowincji i przy danym lotnisku. Wobec czego dostawca ponosi odpowiedzialność za dostawę, uruchomienie i potwierdzenie, że radar pracuje poprawnie. Natomiast nie jest w stanie wziąć odpowiedzialności za to, czy dane radarowe zostały poprawnie zintegrowane z systemem kontroli ruchu lotniczego a już na pewno nie ponosi odpowiedzialności za to, jak zamawiający, czyli użytkownik, wykorzystuje to operacyjnie.

Wobec czego nie wolno nam było się o to zwrócić. Nawet nie oczekiwaliśmy od chińskiej władzy lotniczej, że potwierdzą wykorzystanie operacyjne. Instytucja, która potwierdzała ze strony chińskiej potrzebne nam referencje, czyli dostawy i uruchomienia, to był odpowiednik chińskiego instytutu elektroniczno-telekomunikacyjnego. Proszę wybaczyć, nie jestem w stanie w tej chwili podać jego nazwy. Potwierdził on poprawność instalacji i uruchomienia oraz właściwego zachowania się radaru i mamy takie dokumenty. Tego nikt nigdy nie kwestionował i na tym oparte były decyzje.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo posłowie, salą dysponujemy do godziny 18.00. Zgłasza się jeszcze pan poseł Jerzy Polaczek.

Czy ktoś z państwa chce jeszcze zabrać głos, zadać pytanie? Nie ma.

Dziękuję, zamykam listę.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Oczywiście, na wstępie zauważyłbym, że bardzo precyzyjna i rzeczowa wypowiedź pana Macieja Rodaka wnosi tutaj dodatkową informację, której nie posiadaliśmy w kontekście wielu doniesień prasowych komentujących to wydarzenie. Natomiast wydaje mi się, że warto, aby pan prezes Piotr Ołowski skomentował to ewentualnie jako prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Czy w państwa ocenie, w świetle dzisiaj dostępnych danych i przypuszczeń dotyczących działań niezgodnych z prawem podmiotu, który jest dostarczycielem sprzętu na rzecz PAŻP, tego rodzaju kwestie nie wymagałaby również powiadomienia ICAO lub po prostu działań na poziomie EASA? Po to, żeby na tego rodzaju patologie była stosowna reakcja międzynarodowych i europejskich władz lotniczych, gdyby zaszła taka potrzeba.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Ołowski:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Dziękuję również za to pytanie, panie pośle. Dlaczego? Otóż faktycznie, zwrócenie się do ICAO, zwłaszcza teraz będzie dla nas prostsze, gdyż pierwszy raz w historii Polski jesteśmy członkiem Rady ICAO. Tylko 36 państw jest w tej radzie. Według zapisów konwencji chicagowskiej tak naprawdę każde państwo może wystąpić z jakąkolwiek sprawą do Rady ICAO i należy to do czynności fakultatywnych rady a więc może się ona taką sprawą zająć.

Tak, jak wspomniał wcześniej pan Rodak, oczekuję jeszcze na pewne potwierdzenie faktów i opinię z Chin, czy faktycznie zostało to sfałszowane i kto *de facto* to podpisał. Jeżeli okaże się, że doszło do naruszenia przepisów, to absolutnie tak, jest to bardzo dobry pomysł, rozważaliśmy coś takiego. Natomiast na tym etapie prowadzenia sprawy, czy też wstrzymania *de facto* wszelkich czynności, jest to absolutnie nieuzasadnione. Rada ICAO nie zajmuje się tym na obecnym etapie, bo jest to drobna sprawa, która jest wyjaśniana. Natomiast jeżeli okaże się, że kontrahent chiński w jakiś sposób naruszył prawo i sfałszował dokumenty, to absolutnie tak, będzie to przedmiotem rozmowy czy zwrócenia uwagi.

Natomiast chcę jeszcze dodać, że na prawidłowość zarządzania przestrzenią i wykonywania przez PAZP służby ruchu lotniczego brak tych radarów nie ma jeszcze wpływu. Mówię to, żeby państwa uspokoić, że nic złego się nie dzieje. Obecne radary w zupełnie bezpieczny sposób mogą wykonywać swoją pracę. Wdrażany jest również w PAŻP nowy system, mam na myśli Pegasus 21 i nie zagraża nam tutaj żadne niebezpieczeństwo.

Tak, że jeszcze raz dziękuję, panie pośle.

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poproszę pana posła Lamczyka, bo pan poseł Pietrzczyk wyszedł za drzwi. Proszę go poprosić na salę, bo będziemy kończyć posiedzenie.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, wobec informacji złożonych przez PAŻP… Jest, przed chwilą wychodził, trzymał przy uchu telefon.

Pan minister jeszcze, tak?

Bardzo proszę, jeszcze pan minister Maciej Jankowski.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Wysoka Komisjo, tylko dwa zdania. Mianowicie, ministerstwo 5 listopada otrzymało informację o ewentualnych nieprawidłowościach i już 6 listopada, czyli następnego dnia minister powołał zespół kontrolerów do przeprowadzenia kontroli doraźnej w PAŻP w zakresie, cytuję: „prawidłowości działań podejmowanych w zakresie udzielenia zamó-

wienia publicznego na dostawę i montaż radarów dla lokalizacji Warszawa i Kraków" i te czynności kontrolne trwają. Jak się zakończą, to Wysoka Izba otrzyma oczywiście informację.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za tę dodatkową informację, bardzo zresztą istotną dla sprawy, którą w tej chwili zajmowała się Komisja.

Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, w świetle przedłożonej informacji stawiam wniosek o przyjęcie Informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o przygotowaniu i przeprowadzeniu przetargu na dostawę i montaż obsługujących lotniska w Warszawie i Krakowie radarów PSR/MSSR, zorganizowanego przez Państwową Agencję Żeglugi Powietrznej na tym etapie postępowania, bowiem postępowanie nadal trwa.

Czy jest sprzeciw do mojego wniosku?

Nie ma, dziękuję bardzo.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie i dziękuję wszystkim za udział.